



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1993

V Legislatura

Núm. 58

---

## INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

**PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT**

Sesión núm. 6

**celebrada el martes, 2 de noviembre de 1993**

---

### ORDEN DEL DIA:

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

- De la situación en que se encuentra la elaboración del Plan Director de Infraestructuras, así como de los plazos previstos para su presentación en las Cortes Generales. A petición propia. (Número de expediente 214/000023.)
  - Del estado actual de los trabajos de elaboración del denominado Plan Director de Infraestructuras, perspectivas, plazos, proyectos y cantidades a presupuestar. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 213/000054.)
  - De la situación en la que se encuentra la elaboración del Plan Director de Infraestructuras, así como de los plazos previstos para su presentación en las Cortes Generales. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 213/000077.)
-

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Buenos días, señoras y señores diputados.

A la espera de que el señor Presidente de la Comisión se incorpore a la misma, vamos a empezar con el orden del día que hace referencia a la comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, a solicitud propia y a iniciativa de los Grupos Popular e Izquierda Unida.

Para hablar sobre la situación en la que se encuentra el Plan Director de Infraestructuras, así como de los plazos previstos para su presentación en las Cortes Generales, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señoras y señores diputados.

No sé si, sin duda por desconocimiento, aunque ya va siendo uno viejo, de la dinámica parlamentaria, creía que habría una sesión de precalentamiento, en la que los portavoces de los grupos interpellantes expondrían las razones que les han motivado a solicitar esta comparecencia, lo cual siempre viené bien porque marca un punto de referencia para hilvanar la respuesta. Habida cuenta de que el Presidente de la Comisión me da la palabra directamente, voy a entrar en la materia objeto de esta comparecencia.

Comprendo que los señores diputados tengan una cierta inquietud o preocupación por saber cuál es el estado de elaboración de los trabajos del Plan Director de Infraestructuras, por la importancia del documento, por las expectativas que levantó en la pasada primavera, por la intensidad del debate que tuvo lugar en torno al mismo y porque, sin duda, es una pieza básica para orientar la actividad inversora del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en la perspectiva de la aplicación en España de los fondos de cohesión comunitarios.

Me veo obligado a hacer un poco de historia. El proceso de elaboración del PDI terminó cuando en la pasada primavera, en la última Conferencia Sectorial de Infraestructuras convocada al efecto, representantes de distintas comunidades autónomas argumentaron que no era ya momento para seguir con la discusión del Plan Director. Estábamos -se nos dijo entonces- en vísperas electorales. No existe ninguna razón -se decía- para que el Gobierno que resulte de las elecciones sea el mismo que entonces había convocado la Conferencia Sectorial, y no había manifiestamente ningún interés ni deseo de continuar la discusión. El Gobierno lo entendió. Como Presidente de la Conferencia Sectorial, esas razones me parecieron irrefutables -si alguien no quiere discutir algo es difícil obligarle a hacerlo-, y decidimos suspender el debate en torno al PDI hasta que hubiera un nuevo Gobierno.

El nuevo Gobierno inició sus funciones a finales de julio y hemos estado ocupados durante los meses de sep-

tiembre y octubre en la dinámica presupuestaria. El Ministerio decidió, durante septiembre y octubre, no volver a colocar el Plan Director de Infraestructuras en la mesa de negociación con las comunidades autónomas -no sé si llamarle mesa de negociación, digamos más bien de concertación-, en el foro de concertación interadministrativa, porque pesaban sobre los Presupuestos de 1994 interrogantes que convenía clarificar antes de volver a hablar de un instrumento de planificación a largo plazo.

Esta ha sido la razón por la cual no hemos vuelto a iniciar externamente los trabajos del Plan Director. Ahora ya tenemos clarificado el horizonte presupuestario, conocemos cuáles son las magnitudes del Presupuesto para 1994 y, por lo tanto, tenemos un punto de referencia sólido con respecto al cual retomar la elaboración del Plan Director.

No solamente teníamos el problema del horizonte presupuestario, también teníamos los ajustes presupuestarios de 1993 que, como cada verano, han vuelto a aparecer en éste y han obligado al Ministerio a reducir sus planes de inversión en casi 35.000 millones de pesetas. Parecía razonable no volver a plantear esquemas a largo plazo sin antes haber clarificado las magnitudes presupuestarias básicas. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Esto, por dos razones. La primera, porque el Plan Director, como ustedes saben, fue acusado en su momento de ser excesivamente ambicioso -por decirlo de una manera cortés-, generalmente la palabra utilizada fue faraónico, en el sentido de que rebasaba en su programación financiera lo realista, lo que podía ser financiable. Se dijo que era un Plan Director que no podía ser financiado porque era excesivamente ambicioso. La segunda crítica que recibió el Plan Director es que era demasiado largo en el tiempo; quince años es demasiado tiempo. Parecía razonable aquilatar esos dos extremos antes de volverlo a colocar en el debate público.

Con respecto a la duración del Plan Director, mantene-mos un programa a quince años. Espero poder convencer a la Comisión -estoy seguro de que el convencimiento existe ya, aunque no se haya hecho explícito- de que quince años no es nada -como dice el tango-, quince años es muy poco tiempo para hacer un plan director de infraestructuras. El ministerio hubiera preferido programar a veinte años. Quince años le han parecido demasiados a la sociedad española, quizá porque está acostumbrada a unos objetivos mucho más a corto plazo y a una cierta carrera con el tiempo, pero los países europeos programan sus planes especiales a veinte o veinticinco años. Ejemplos hay una buena docena, desde lo que hacen los holandeses hasta lo que está intentando hacer el Gobierno liberal-conservador francés con su ley de «aménagement du territoire». ¿Por qué quince años no es demasiado tiempo? Porque, como saben SS. SS., la más humilde de las carreteras, desde que se concibe hasta que una autoridad la pone en servicio, son quince años, habida cuenta de las exigencias de impacto ambiental, expropiaciones, estudios previos, exposición pública, contratación, etcétera. Una línea de alta velocidad se mide en la

década, no es posible construir una línea de alta velocidad en menos de ocho años, normalmente estaríamos hablando de diez.

Por lo tanto, quince años es un horizonte mínimo para un plan director. Si algo tenemos que reprocharnos al haber concebido los anteriores planes de infraestructuras, por ejemplo, el Primer Plan de Carreteras, es el haber sido excesivamente ambiciosos en los plazos, haber fijado plazos que la experiencia ha demostrado que eran demasiado cortos, seguramente porque cuando se concibió el Plan todavía no estaban en vigor las exigencias y requisitos de evaluación de impacto ambiental, que consumen mucho tiempo, y porque no se tenía cabal conciencia de las dificultades técnicas asociadas a la ejecución de obras de gran envergadura, como exige nuestra orografía. Por tanto, el Plan Director seguirá siendo concebido a quince años, porque esos son los plazos mínimos en los que se puede diseñar una estrategia territorial. Independiente de lo cual, como hemos anunciado en otras ocasiones, habrá planes sectoriales a más corto plazo e incluso, como tendré ocasión de explicar a SS. SS., tendremos que hacer, y por supuesto llevar a las Cámaras para su conocimiento, planes puente que permitan unir las postrimerías de los actuales planes en ejecución con el inicio de los siguientes planes sectoriales que deberían derivarse del Plan Director de Infraestructuras.

La segunda consideración es la financiera. Ahí sí puedo volver a explicar a las señoras y señores diputados que el Presupuesto de 1994 viene a confirmar la viabilidad financiera del Plan Director. El presupuesto de 1994 plantea un escenario que puede tomarse como una base sólida para una programación a quince años, que naturalmente ya no será la periodificación 1993-2007, habrá que desplazarla un año para empezar a contar desde el año que viene.

Déjenme que les recuerde las líneas básicas del Plan Director. El Plan Director planteaba una inversión evaluada en algo más de 18 billones de pesetas de 1992 -porque, a partir de ahora, tendremos que acostumbrarnos a ponerle coordenada temporal a las pesetas de las que estamos hablando-; 18 billones de pesetas de 1992, repito, lo cual quiere decir una inversión anual media de 1,2 billones de pesetas de 1992. De estas inversiones, el 70 por ciento deberían ser financiadas con cargo a los presupuestos del Ministerio, y un 10 por ciento con cargo a los recursos de sociedades y entes públicos dependientes del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. El 20 por ciento restante, el Plan los computaba a cuenta de financiación extrapresupuestaria, que no debe entenderse necesariamente como capital privado, porque extrapresupuestario puede querer decir presupuestario de otras administraciones autonómicas o locales; 70 por ciento el Ministerio, 10 por ciento empresas y entes públicos de la Administración Central, 20 por ciento otras fuentes de financiación públicas o privadas.

En el ámbito del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente estábamos calculando una inversión de 14,6 billones de pesetas. Si ustedes lo prefieren, una inversión media anual, a lo largo de los quince

años del Plan, del orden de 970.000 millones del año 1992 o, si quieren, un billón de pesetas del año 1992-1993, un billón de pesetas actuales. Comprendo que esta cifra produzca una cierta sensación de incredulidad o, por lo menos, de suspicacia. Recuerdo que un presidente de comunidad autónoma me reprochaba que si en vez de haber hecho un plan a quince años lo hubiera hecho a 25, entonces no presumiría de pretender invertir 18 billones de pesetas, sino 32 billones de pesetas, y que a base de extender el período de tiempo se puede hinchar la burra de la inversión al infinito. Naturalmente, es una crítica poco fundada porque lo que importa es el cociente entre los años y los recursos programados, lo que importa es la inversión anual media. Naturalmente, si alargo el tiempo alargo el numerador, pero también alargo el denominador. Lo importante es lo que resulta de dividir una cosa por la otra. Estamos hablando de una inversión anual media de un billón de pesetas del año 1993, a cargo del presupuesto del Ministerio y sus entes. ¿Esto es mucho o es poco? Mejor dicho, ¿esto es factible? Podemos utilizar el presupuesto de 1994, que es lo que interesa a esta Comisión, para conocer si el PDI puede ir o no delante en estos parámetros.

En el presupuesto de 1994, las inversiones previstas en el conjunto de elementos orgánicos del Ministerio: Ministerio, organismos autónomos, sociedades estatales o entes públicos, asciende a un billón 114.000 millones de pesetas, pero no todas estas inversiones están contempladas en el marco del PDI; el PDI no incluye todas las inversiones, sino solamente algunas. Si hacemos un cierto «screening» del presupuesto del Ministerio, un filtrado, vemos que para inversiones cubiertas por el PDI en el presupuesto del Ministerio y los organismos de él dependientes, tenemos presupuestados 890.000 millones de pesetas en 1994 en lo que es Ministerio y sus órganos autónomos en materias objeto de inversión del Plan Director de Infraestructuras. No computo aquello que el Plan Director no contempla. Hay 890.000 millones de pesetas para el año 1994, a comparar con el billón de pesetas del año 1993. Todo consiste entonces en computar la evolución temporal y calcular la media. En el Plan Director habíamos previsto una tasa de crecimiento real de la economía, en el horizonte de quince años, del 2,5 por ciento. Los señores diputados pueden hacer el cálculo. Si proyectamos estos 890.000 millones de pesetas a una tasa anual acumulativa del 2 por ciento sobre quince años y calculamos la media resultante, hemos alcanzado el billón anual en media que necesita el PDI para cumplir con los objetivos programados. Naturalmente, éstos son grandes cálculos, porque la mayor parte de los proyectos contemplados en el PDI no son constructivos, por tanto, su coste no puede hacerse hoy sino en base a estimaciones poco finas, y estimar a quince años vista la tasa de crecimiento de una economía puede ser un ejercicio difícil en el que los economistas nunca han acertado. En los últimos diez años, la capacidad de predicción de la ciencia económica ha sido tan escasa que es realmente difícil imaginar que en el futuro pueda ser peor. Supongamos que sea igual de mala que en el pasado, si la economía

española no crece al 2,5 ó al 2 por ciento, en términos reales, en los próximos quince años, el problema, señores diputados, no será el PDI; el problema será otro mucho más grave, será la falta de empleo y de cohesión social que se produciría.

Hemos concebido el Plan Director de una forma coherente con el escenario presupuestario de 1994, que se supone que es la base sobre la cual poder proyectar en el futuro las previsiones de inversión. Queda el 20 por ciento restante, que debería ser aportado por otros presupuestos públicos o privados. Aquí, naturalmente, entramos en la concertación con las autoridades autonómicas y locales y con las inversiones que se pueden hacer desde la perspectiva de su rentabilidad privada. Hoy por hoy no sabemos cuáles pueden ser las posibilidades de inversión de los gobiernos autónomos y las corporaciones locales, pero parece razonable pensar que puedan aportar un 20 por ciento a la construcción de las infraestructuras previstas en el Plan.

¿Qué tenemos que hacer, pues, a partir de este momento, una vez que conocemos que el escenario presupuestario es coherente con el Plan Director y que disponemos de 890.000 millones de pesetas en el presupuesto de 1994? Si se fijan SS. SS., tiene una dinámica que va en la línea marcada por el Plan Director, porque en carreteras la inversión crece poco, un 8 por ciento, pero en ferrocarriles crece un 50 por ciento; en obras hidráulicas, un 30 por ciento; en políticas de calidad de las aguas y del medio ambiente, un 50 por ciento y, en costas, crece un 17 por ciento. Es decir, hay una cierta redistribución del esfuerzo inversor, manteniendo el que venimos haciendo en carreteras, pero concentrando los incrementos en políticas sectoriales menos importantes desde el punto de vista volumétrico pero, sin duda alguna, mucho más impactantes en la ordenación territorial y en la política de creación de infraestructuras respetuosas con el medio ambiente, que vienen a afrontar problemas críticos de la sociedad española, como es la política del agua y de la costa.

A partir de este momento tenemos que actuar en dos dimensiones. La primera es volver a convocar a las comunidades autónomas para reiniciar el proceso de concertación interrumpido en la primavera pasada. La segunda es elaborar planes puente, porque parece evidente que el Plan Director, por mucha prisa que nos demos, no podría llegar a las Cortes antes del inicio del siguiente período de sesiones y, en cambio, este año habremos acabado prácticamente la ejecución del Plan General de Carreteras. No podría concebirse como un instrumento que dirija la inversión para el próximo ejercicio presupuestario. Los objetivos en materia de obra hidráulica están definidos, pero habría que revisarlos. Habría que marcar prioridades más concretas en el terreno ferroviario, y todo ello nos obligaría a un cierto ejercicio de planificación que impidiese la crítica de que es el Gobierno quien decide qué infraestructuras acomete un poco arbitrariamente, sin haber pasado por una decisión o un conocimiento parlamentario. Hasta ahora estamos ejecutando planes aprobados o, por lo menos, presentados y

debatidos en las Cortes, y al Ministerio le gustaría seguir teniendo una cobertura política que emane del máximo órgano representativo de la nación, que es esta Cámara.

Por todo ello, deberíamos trabajar en la línea de presentar, primero al Gobierno y a las Cámaras después, y naturalmente a las comunidades autónomas dentro del proceso de concertación, al menos dos instrumentos: un plan-puente de carreteras y un plan-puente de obras hidráulicas. Podríamos elaborar también, pero me parece menos necesario, una programación intercalar en materia de ferrocarriles. Digo menos necesario porque allí los objetivos están claramente definidos. Y en materia de costas, saben SS. SS. que existe un Plan de Costas 1993-97, que naturalmente puede debatirse en las Cortes, pero que ha sido aprobado por el Gobierno y dado a conocer profusamente.

Ello nos permitiría empezar el año 1994 con los objetivos de inversión claramente definidos y trabajar en el Plan Director de manera que éste pudiera estar aprobado a finales de la próxima primavera. Por tanto, los plazos que creo razonables plantear a esta Comisión y sobre los cuales podríamos establecer un acuerdo, si ello es posible, y comentarlo con SS. SS., sería que el Plan Director podría llegar a las Cortes al comienzo del próximo período de sesiones, en el mes de febrero próximo, y ocuparnos los tres meses siguientes para su discusión con las comunidades autónomas y en el seno del Gobierno.

Su aprobación, o al menos su debate, a lo largo de la primavera permitiría enlazar con los planes sectoriales, un plan sectorial o un Segundo Plan General de Carreteras, y un Plan Hidrológico que, en el marco del Plan Director, permitiesen abordar el presupuesto de 1995 con una proyección temporal más profunda y, mientras tanto, dar a conocer y debatir en las Cortes un plan-puente de carreteras, que el Ministerio tiene elaborado, que marcase los objetivos posibles, tanto desde el punto de vista financiero como desde el punto de vista técnico, para los años 1994 y 1995.

El Plan Hidrológico debería derivarse del Plan Director. El Plan Hidrológico es una pieza fundamental del Plan Director o, mejor dicho, un elemento fundamental que se deriva del Plan Director, porque éste tiene la voluntad de concebir el espacio en su integridad y conjugar las infraestructuras de transporte con las que suministran un recurso básico para cualquier actividad económica.

El Plan Hidrológico se encuentra en la siguiente situación. Fue remitido al Consejo Nacional del Agua. Este tenía hasta finales de septiembre para elaborar su dictamen. Distintos grupos parlamentarios solicitaron que este plazo se prolongara, también lo solicitó el propio Consejo General del Agua. El plazo ha sido prolongado hasta finales del mes de octubre. Tenemos ya los informes elaborados por el Consejo Nacional y tenemos presentadas las alegaciones por los sectores sociales y económicos interesados. Existe una verdadera montaña de documentación que está siendo estudiada por los órganos competentes del Ministerio. Es tarea difícil y larga porque, como suele ocurrir en estos casos, todo el mundo tiene razón y, a la vez, todo el mundo no puede tenerla, porque

se plantean exigencias claramente contradictorias. Espero que el Ministerio pueda terminar el análisis de estas alegaciones en los dos próximos meses y que podamos volver a convocar al Consejo Nacional del Agua a finales de este año, aunque sería prudente plantearlo para después de las vacaciones navideñas, sin descartar que pudiese haber reuniones previas de debate para clarificar algunos de los aspectos que han sido objeto primordial de las alegaciones.

Al mismo tiempo que vamos analizando las alegaciones, estamos revisando el Plan Hidrológico desde la perspectiva de la adaptación entre oferta y demanda. Pienso que puede y debe efectuarse una revisión importante de los escenarios previstos en el Plan, aunque allí nos encontraremos con claras contradicciones entre la mayor demanda de recursos hidráulicos que subyace en casi todas las alegaciones presentadas -porque casi todo el mundo pide más garantías de abastecimiento- y la necesidad de adaptar el esfuerzo inversor, el impacto ambiental y la sobreoferta a la rentabilidad económica y social de alguna de las obras que se recogen en el Plan.

El Plan Hidrológico debería llegar a las Cortes en forma de ley poco tiempo después del Plan Director. Debería llegar primero el Plan Director y, después, el Plan Hidrológico, pero con poca diferencia de tiempo, de forma que el Plan Hidrológico pudiera ser aprobado por las Cortes a finales del próximo ejercicio. Eso no nos debe preocupar, porque tenemos un plan-puente de obras hidráulicas 1993-94, que está siendo ejecutado, que consume todos los recursos financieros de los que disponemos en el presupuesto (no podemos hacer más de lo que tenemos programado, aunque quisiéramos o pudiéramos), y, en cambio, la elaboración y aprobación del Plan Hidrológico debería permitirnos abordar el ejercicio de 1995 con un escenario de actuaciones más a largo plazo.

Este es, señoras y señores diputados, el entramado de actuaciones que el Ministerio trata de hilvanar dando coherencia a los plazos, a los recursos financieros y a las exigencias más perentorias que se manifiestan desde distintos ámbitos de la actividad económica y del equilibrio territorial.

En materia de infraestructuras ferroviarias saben ustedes que estamos trabajando dando prioridad a algunos ejes básicos y acabando el Plan de Transporte de Cercanías, que puede quedar terminado en este ejercicio. Y, para 1994, están perfectamente identificados los objetivos de inversión ferroviaria. Lo que estamos haciendo es preparar los proyectos que permitirían iniciar, a partir de 1995, algunas obras estructurales de transformación de la vieja red ferroviaria española, que tiene ya casi un siglo, en una red que pueda progresivamente emparentarse y articularse con la red ferroviaria europea de alta velocidad. Pero eso es lo que tiene que salir del Plan Director, que debería contener, como una pieza básica, un esquema director de la red ferroviaria de alta velocidad, y que podría servir también, si SS. SS. lo desean, como marco de debate para determinar el papel que queremos que cumpla el modelo de transporte en nuestro país, el papel que reservamos al ferrocarril como modo de transporte, a

caballo entre una tecnología obsoleta y otra ciertamente muy competitiva pero muy costosa, que es la alta velocidad, que debería articularse en el tiempo de forma coherente con los recursos de los que disponemos. Porque en materia de infraestructuras, como de Estado del bienestar, toda discusión sobre cualquier política debe empezar preguntándose cómo se va a financiar. Lo demás, son ejercicios muy interesantes, pero un tanto inútiles.

En cuanto a alta velocidad sí que los quince años se van a quedar cortos. Los objetivos que el país se puede auto-proponer en materia de red de alta velocidad no caben en el horizonte de quince años. No le han cabido a ningún país europeo, y, mucho menos, a nosotros. Piensen SS. SS. el tiempo que ha tardado Francia en lograr la línea París-Lyon hasta el arco mediterráneo, o lo que va a tardar todavía en enlazar París con Estrasburgo, o Tours con la frontera hispano-francesa por el arco atlántico. Quince años nos parecerá corto y no podemos colocar en el escenario del Plan Director las inversiones estructurantes de alta velocidad que el país va a reclamar, sin duda alguna. Ahí seguramente lo que tendremos que hacer será alargar el horizonte del Plan Director, hacer una excepción temporal, en alta velocidad, plantearlo con un horizonte temporal mayor, para que quede mejor dibujado el objetivo que pretendemos conseguir.

Estas son, señorías, las líneas básicas del calendario en el que estamos trabajando, en la garantía y la tranquilidad de que ninguna inversión va a dejar de hacerse porque no sepamos cuál hacer, porque tenemos un equilibrio bastante conseguido entre recursos y planes, y el Plan puente de carreteras debería definir las actuaciones a acometer en 1993, 1994 y 1995.

La cuantía de este Plan puente no debe ser minusvalorada. El Plan puente en el que estamos trabajando incorporaría inversiones por 1,2 billones de pesetas. Ese sería el volumen de obra nueva que el Ministerio estaría en condiciones de licitar (habrá que acostumbrarse también a calificar los plazos, qué verbo es el que utilizamos para medir los planes, porque luego nos acusamos de incumplimiento porque no hemos definido previamente bien cuál es la fase a la que nos referimos para medirlos; voy a utilizar la fase de licitación); el Ministerio se propondría licitar en este Plan puente, en los últimos meses de este año, en 1994 y en 1995, obra no contemplada en el Primer Plan de Carreteras, adicional, por un importe que hoy estimamos en 1,2 billones de pesetas. Se trata, por tanto, no de un pequeño puente, sino de un plan ambicioso que permite garantizar la continuidad del esfuerzo inversor.

Mientras tanto, espero traerles el Plan Director en el mes de febrero, el Plan puente de carreteras a finales de este período de sesiones (sería bueno que llegara antes de las vacaciones parlamentarias de Navidades), para enlazar bien con la discusión presupuestaria de 1994, porque manifiestamente el presupuesto de 1994 debe recibir todo el reflejo de este Plan puente; o viceversa: el Plan puente debe ser el reflejo de las previsiones presupuestarias de 1994.

En cuanto al Plan Hidrológico, resumo (y con esto

termino, señor Presidente), los plazos son algo más largos; estamos en un proceso de revisión profunda del Plan para ajustar mejor sus previsiones de demanda a la oferta potencialmente solvente, en términos económicos y también, cómo no, en términos sociales.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, según las peticiones que se han realizado, el portavoz del Grupo Popular, señor Posada, y después, por parte del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Andréu. Rogaría a los grupos interesados que no solicitaron la comparecencia, pero que en estos momentos piensan intervenir, que lo manifiesten ahora, para poder organizar el coloquio.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: No sé si es costumbre parlamentaria o no, pero yo me hago partícipe y vehículo del sentimiento de mi Grupo dándole el pésame al señor Ministro por la muerte de su padre.

Hemos oído con verdadero interés la explicación del señor Ministro sobre el Plan Director de Infraestructura.

Yo quiero decir, en primer lugar, que ciertamente este Plan arrastra las ventajas y los inconvenientes de que fuera presentado ante la opinión pública en el momento en que fue presentado. Es indudable que este Plan llevaba años de elaboración. Pero el hecho de que su presentación coincidiera con un período preelectoral, claramente conocido por todos, incluso antes de que se convocaran las elecciones, porque era cuestión de meses, condujo quizás a los juicios que sobre él se emitieron, desde todos los campos, desde el propio Partido Socialista que, legítimamente, lo utilizó como una gran promesa (y me parece razonable) hacia el futuro de su Gobierno. Lógicamente, los partidos que están en la oposición tienen que juzgarlo desde el punto de vista que supone el que este Plan hace al final lo que se decía que debería haber hecho al principio, etcétera.

Creo que no es bueno mirar hacia el pasado, sino hacia el futuro y ver qué opinión tenemos, como grupos parlamentarios y como Comisión de Obras Públicas, sobre el Plan Director de Infraestructuras. En primer lugar, estimamos que es necesario planificar a quince años vista, o quizás a más tiempo, coincido con su señoría. Debe haber unas ideas de cómo se debe actuar en infraestructuras, que tienen que tener en algunos casos más de quince años, en otros quizá menos; pero ése es un período adecuado.

En segundo lugar, debo manifestar enfáticamente que el Grupo Popular quiere participar en esa planificación y que va a hacerlo activamente, por muchos motivos: porque consideramos que es bueno que se planifique; que es bueno y necesario que lo que se prevea a varios años vista tenga un consenso más amplio que el del propio partido del Gobierno, puesto que los agentes sociales y económicos que intervienen en estas actuaciones de carácter económico infraestructural, si no tienen la garantía de que hay un acuerdo básico, pueden retraerse perfectamente;

por tanto, estamos convencidos de que es bueno que haya un consenso en este campo. Y, en tercer lugar (y lo digo con toda claridad), porque de esos quince años nosotros esperamos gobernar, como mínimo la mitad. (**Rumores.**)

Dicho esto, tengo que añadir que tenemos una desconfianza profunda en la planificación que ha llevado a cabo hasta ahora el Gobierno socialista. Hacemos extensiva nuestra desconfianza también a si la capacidad financiera para llevar a cabo el Plan es suficiente.

Indudablemente -hay que reconocerlo así-, la financiación presentada para el año 1994 en los presupuestos garantiza, si no la totalidad del cumplimiento del Plan Director, sí la senda adecuada para cumplirlo. Pero, como el mismo señor Ministro ha señalado, tenemos unos precedentes malos, los años 1990 a 1993, en que esa presupuestación inicial no se cumple, y hay momentos en los que no puede llevarse a cabo la inversión adecuada por parte del Ministerio y hay recortes en la inversión.

Decía el portavoz del Grupo Popular -lo reiteró el año pasado y hace dos años- que de lo que se preveía hacer en el año 1989, cuando comenzó la legislatura, a lo que se realizó al final, han faltado del orden de 400.000 millones de pesetas. Quiere ello decir que hay que vigilar todos los años que esa actuación se cumpla.

Tengo que señalar que hay precedentes en los que no quiero insistir porque se han mencionado y los conocemos todos; pero, por ejemplo, el Plan de Carreteras 1982-1991 ha tenido unos retrasos, unas desviaciones en su planificación verdaderamente considerables. Algunas inevitables -eso está en la esencia de la planificación-, otras quizá sobrevenidas, pero otras en las que claramente no había una visión definida de qué obras estaban incluidas como, por ejemplo, cuando se pasa de un billón y medio a tres billones, esto es excesivo.

Hablamos también del Plan de Transporte Ferroviario, Plan que, por una circunstancia desgraciada, como es el introducir de pronto el ancho de vía europeo, el tren de alta velocidad, quedó obsoleto nada más elaborarse. Se han hecho otros planes para compensarlo, pero ya esos precedentes son los que nos hacen tener una desconfianza, y por eso vamos a intervenir profundamente en el Plan, para estar convencidos de que se planifica adecuadamente.

Entrando ya en la planificación, dentro de ese espíritu de colaboración máxima, pero, al mismo tiempo, marcando en qué estamos de acuerdo y en qué disintimos, quiero señalar la paradoja que puede producirse si este Plan Director de Infraestructuras llega en primavera a discutirse en las Cámaras, por lo que muy probablemente se aprobará en otoño. De él salen unos planes sectoriales, pero tenemos las elecciones autonómicas y locales en el año 1995, que dificultarán que en esos meses puedan aprobarse esos planes, con lo cual los planes sectoriales auténticos que salen del Plan Director de Infraestructuras pueden aprobarse a finales de 1995/primeros de 1996. Y nos encontraremos con que el primer presupuesto en donde se aplica el Plan Director de Infraestructuras es el del año 1997, suponiendo que esta legislatura llegue

a su término, que ya es suponer, será el último año de la legislatura.

¿Qué es lo que nosotros proponemos? Proponemos que el Plan Director de Infraestructuras, absolutamente necesario, tiene que llevar, simultáneamente y complementándolo, en esa presentación en primavera, lo que llamaríamos un plan de legislatura, un plan de actuación, un plan director territorial a corto plazo, 1994-97. ¿Por qué? Porque las Cortes, el Congreso y el Senado, deben conocer qué va a hacerse en estos tres años; eso es lo que nos permite juzgar la actuación del Ministerio de Obras Públicas. Ahí ya pueden señalarse plazos concretos, pueden señalarse costes, cosa que hacia el año 2006, 2007 ó 2009 sería muy difícil hacerlo. Este Plan indudablemente, en una parte muy importante, está ya elaborado. Naturalmente, ahí estaría ese Plan puente de carreteras, el Plan de cercanías de Renfe, o ese Plan 1993-94 de obras hidráulicas, en el cual hay unas presas que ni se contemplan todavía en el presupuesto de 1994, o lo hacen en escasa cuantía. Por consiguiente, se puede hacer ese Plan y se debe traer ese Plan, para diferenciar lo que es compromiso de un Gobierno frente a una Comisión en una legislatura de lo que son tendencias, ideas o incluso aprobaciones hacia el año 2007.

Voy un poco más allá. Cuando contemplamos el Plan Director de Infraestructuras observamos que no todos los temas tienen el mismo grado de concreción, ni el mismo grado de consenso. Eso debe marcar mucho nuestra posición para que no se retrase el Plan Director de Infraestructuras. Si contemplamos el tema de carreteras nos damos cuenta de que en esta Cámara hay un consenso muy grande. ¿Cuántas o qué autovías se hacen? ¿Qué actuaciones se prevén en conservación de carreteras, en supresión de variantes? Pues bien, si tuviéramos doble cantidad de dinero, actuaríamos en el doble de kilómetros. Tenemos una idea bastante clara y compartida de lo que queremos hacer y hacia dónde queremos ir, pero ese consenso disminuye mucho si hablamos, por ejemplo, del transporte ferroviario. Ahí -ha dicho el señor Ministro y yo lo recojo porque me parece esencial- hay que plantear qué queremos para el ferrocarril. Con relación a la línea de alta velocidad, su continuación en una dirección o en otra. Cercanías, ¿qué hacemos con los servicios que tienen una ocupación mínima? ¿Debemos mantenerlos con el déficit que eso supone? ¿Qué hacemos con la carretera ferroviaria? ¿Debe Renfe pagar sólo por el transporte y no por la carretera ferroviaria, como decía la Presidenta de Renfe cuando compareció aquí? Respecto a esos temas ya tenemos una diversidad mayor, dentro de los grupos de la Cámara, aunque podamos seguir actuando y en la inversión en infraestructuras estemos más o menos de acuerdo.

Si avanzamos más llegamos, por ejemplo, al transporte urbano, en donde las diferencias son todavía mayores porque son varias administraciones a actuar en un mismo espacio, porque no tenemos muy claro si favorecemos al transporte colectivo o al privado, es decir, hay diferencias más importantes. Donde, en mi opinión, la diferencia es más profunda es en el tema hidráulico. Con

independencia de quién pidiera o no que se retrasara el informe del Consejo Nacional del Agua, de que el propio Consejo lo pidiera, de esas alegaciones, ahora mismo hay diferencias profundas de criterio entre los grupos parlamentarios. Y yo me atrevo a decir, aunque sé que cualquier grupo me lo puede desmentir y decir que en su Grupo no ocurre eso -que lo haga si quiere-, que dentro de los grupos y dentro de los partidos, tampoco hay una unanimidad de criterios respecto a cómo actuar detalladamente; no digo en las grandes actuaciones, sino detalladamente. Ahora mismo, en el Plan Director de Infraestructuras y en el tema hidrológico, se plantean una serie de trasvases, de proporciones gigantescas, unas presas necesarias para esos gigantescos trasvases, para los cuales ni hay consenso ni hay tampoco trabajos hechos específicos de carácter técnico, porque son más bien trazos de lo que se podría hacer, pero no están ni siquiera realizados los proyectos.

Si queremos resolver todo a la vez conseguiremos que el Plan Director de Infraestructuras se retrase. En mi opinión, habría que estudiar -insisto en que las propuestas del Grupo y del Partido Popular no son propuestas dogmáticas, son para que se estudien- si no habría que separar lo que es infraestructura de transporte, Plan Director de Infraestructura de transporte, de lo que sería infraestructura hidráulica. Se me puede decir: Es que entonces no contemplamos todas las infraestructuras del Ministerio. Es que tampoco se contempla ahora, porque las infraestructuras, importantísimas, de lo que llamaríamos carretera inteligente, que son las de comunicaciones y telecomunicaciones, no se contemplan en este Plan. Por lo tanto, quizá tampoco habría que contemplar las de obras hidráulicas. Con esto, insisto, no quiero decir que no se haga nada en obras hidráulicas; muy al contrario, es urgente actuar ahí y, como ha dicho el señor Ministro, el Plan puente 1993-94 absorbe todos los recursos. Como yo decía antes, hay presas en las cuales se actúa con muy poca cantidad, probablemente porque no hay recursos para actuar.

Es más, yo me atrevo a señalar que una de las cosas en la que todos los grupos estamos de acuerdo es que, respecto a los recursos hidráulicos, es preciso el ahorro de agua. Pues bien, yo señalaba, como oferta: Vamos a hacer un esfuerzo excepcional, en el que todos estamos de acuerdo, para ahorrar agua. Incluso puede comenzarse -eso es factible hacerlo, y en poco tiempo; podría hacerse en el año 1995 perfectamente- una serie de pequeñas obras que cada confederación hidrográfica conoce perfectamente, con apoyo de comunidades autónomas y de ayuntamientos, para eliminar, en una gran proporción, las fugas en los regadíos en los abastecimientos de agua, lo que supondría un ahorro enorme. Por otra parte, el 80 por ciento del agua que se consume se dedica a los regadíos. El establecer una política agraria adecuada de cara al futuro (tenemos que reconocer que tampoco sabemos muy bien cuál va a ser, porque estamos dentro de la política agraria común) va a marcar también las necesidades de agua. Sólo después de esas actuaciones podríamos plantear -en la generalidad de los casos, no me refie-

ro a algún caso urgente en el cual habría que actuar inmediatamente— qué agua debe ser trasvasada, de qué cuenca debe salir y qué cuenca debe recibirla.

Finalmente, otro punto interesante, que querría señalar es que, como decía el señor Ministro, hay una financiación extrapresupuestaria de un 20 por ciento. Como él muy bien ha dicho, no se trata de que el 20 por ciento sea de capital privado, sino extrapresupuestaria, que puede ser de otras administraciones. Quizá, la extrapresupuestaria de capital privado yo creo que sería del orden de un 10 por ciento de esta financiación. Pero en un momento como éste, en el que las necesidades financieras únicas son extremas, en que difícilmente —y lo digo, y ojalá, y lo repito, me equivocara totalmente, porque significaría un acierto para todos— se va a poder cumplir el presupuesto de este año y, desde luego, mantener esas cifras de inversión en obras públicas para años sucesivos con unas demandas sociales muy fuertes y, además, lógicas en muchos casos, yo pienso que sería muy interesante actuar con urgencia, adelantar esas actuaciones de capital privado, porque, indudablemente, ahora existe un capital privado poco activo que se podría atraer. Esto no quiere decir que haya que salir con lo referente al capital privado, pero sí, por ejemplo, que algunos planteamientos que están recogidos en este Plan, como puede ser la autopista Madrid-Tudela, de la que se hablaba, adelantar en todo lo posible no tanto por esa autopista en sí, sino por buscar lo más pronto posible que sea el capital privado el que, de alguna forma, compense los descensos de los capitales públicos.

Termino, señor Presidente, reiterando cuál es nuestra posición. Nosotros creemos que este Plan Director de Infraestructuras, tal como se adopte, es muy importante para el futuro de España y creemos que es importante —y como Partido así lo manifestamos— colaborar en él, para que haya una seguridad ante la sociedad, ante los agentes económicos, ante los propios Estados de la Comunidad Económica Europea de que hay una continuidad en lo que se emprende; pero insistiremos siempre en mantener nuestras ofertas, no cerradas, pero ofertas, que tienden a que no quede el Plan Director de Infraestructuras tan sólo en unas medidas tendenciales, sino que traiga antes que nada —e insistimos en nuestra petición— una oferta estructurada a cuatro años vista, es decir, un Plan Director 1994/1997 que nos permita evaluar a todos nosotros, a la Cámara y a todos los españoles, la labor del Ministerio de Obras Públicas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Andreu, por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, señor Ministro, lo lamentamos profundamente desde mi Grupo.

Quisiera hacer una intervención objetiva sobre la situación. Y le digo que quisiera hacer una intervención objetiva porque yo, ayer, cuando me puse a preparar este asunto, reconozco que me enfadé bastante, porque me

quedé sin luz. Yo vivo en una ciudad que lleva dos años con restricciones de agua y que, además, se queda sin luz cuando caen cuatro gotas, y entonces comprobé que en el cuadro que viene en la página 11 del documento del Plan Director de Infraestructuras hay unas zonas que están en la órbita del subdesarrollo y mi provincia está en la órbita del subdesarrollo (mi provincia es Cádiz); me enfadé bastante porque veía que la diagnosis que se hacía desde el Ministerio de Obras Públicas era una diagnosis cierta. Y me preocupa que el Plan Director de Infraestructuras no siga adelante o, por lo menos, no haya esperanzas sólidas de que lo tengamos en breve plazo, porque la carencia de un Plan Director de Infraestructuras lo que puede hacer precisamente es que esta tendencia inercial que marca el gráfico de la página 11 sea una tendencia que se consolide; es decir que si no tenemos Plan —llámese como se llame—, si no tenemos un plan de inversiones por parte del Estado para decidir cómo son las infraestructuras, se vaya consolidando esa tendencia, por la cual existirá un norte del sur —como dice aquí este cuadro—, que correspondería fundamentalmente a la zona mediterránea (Barcelona-Valencia); tendríamos una órbita de subdesarrollo, que cogería a media Andalucía y de manera plena a las provincias de Huelva y de Cádiz, y tendríamos un resto del territorio español que quedaría fuera de las centralidades europeas. Por tanto, creo que es importante combatir las tendencias inerciales, y para combatir las hay que planificar y hay que decidir cómo son las inversiones.

En ese sentido me preocupa mucho que el Plan no lleve un curso, a nuestro entender, positivo. Yo recuerdo que en la campaña electoral, en los debates que tenía con los diferentes Grupos parlamentarios, fundamentalmente a los representantes del Grupo Socialista yo les decía que el Plan de Infraestructuras no existía y, efectivamente, creo que no existía; existía una intención de Plan de Infraestructuras, que yo creo que se vendió demasiado pronto como tal hecho real, y ese hecho no existía. No existía porque no había seguridades económicas ciertas de que el Plan tirara hacia adelante. Pudiera ser que no existiera seguridad en la planificación; podríamos discutir si más ferrocarril, más carreteras, si más ahorro en obras hidráulicas o menos ahorro, pero el hecho previo, la seguridad financiera de que existiera un Plan de Infraestructura no existía en ese momento, y me temo que la situación ahora ha empeorado muchísimo, porque, además de que no se han cumplido las previsiones de crecimiento con las cuales se engendró este documento, que yo considero que fue un documento positivo el hecho de que se empezara a hablar en España de la necesidad de una determinada planificación estatal, después de que había entrado en tanto desprestigio aquella figura que se veía en la Ley del Suelo del plan nacional y que incluso habían entrado en desprestigio profundo los planes directores territoriales, por comarcas y por regiones, nos parecía muy importante que se empezara a hablar en estos términos, porque eran muy decisivos para el equilibrio territorial de nuestro país. Sin embargo, la situación ha empeorado tremendamente, porque ya no se pueden asegurar esos crecimien-

tos económicos ni tenemos unas garantías de cómo va a ser el orden económico en el futuro; las podríamos haber tenido si el Gobierno hubiera hecho un esfuerzo de verdad por haber sacado un acuerdo de empleo con los sindicatos. Pero el Gobierno, yo creo que de una forma bastante voluntaria, ha intentado que ese acuerdo no saliera adelante y, por tanto, las garantías económicas que tenemos de cara al futuro no permiten, a nuestro entender, que podamos garantizar la financiación de este Plan Director de Infraestructuras. Porque el señor Ministro no es la primera vez que promete o que nos dice -perdón, no quisiera exagerar los términos del señor Ministro- que en un plazo determinado va a venir a las Cortes el Plan Director de Infraestructuras. Ya nos lo planteó en la legislatura pasada con un plazo fijo, que no se cumplió, y ahora nos lo plantea de nuevo, en una coyuntura política y económica mucho peor, y, por tanto, creo que es absolutamente razonable que nosotros tengamos dudas de que pueda cumplir lo que ha dicho. Tenemos muchas y serias dudas, partiendo de la base de que creemos positivo que exista y que el problema de la existencia del Plan Director de Infraestructuras o la crítica a él no puede ser -como en algún momento se dijo- coger la goma de borrar, quitar cosas y poner otras, no creo que ése deba ser el motivo de crítica, puesto que es un tema bastante superficial de crítica, sino que el asunto ahora es la garantía de que exista y la viabilidad para que exista, pero para que eso exista, repito, tiene que haber un acuerdo económico y unas expectativas económicas en el país que garanticen que esto se pueda realizar. Porque bien es cierto que este año ha aumentado un 9,8 por ciento, según el documento del Instituto de Estudios Fiscales, la inversión en infraestructuras, pero el gasto en general ha bajado un 1,3 por ciento. Desde luego, en una coyuntura en la que el gasto del Estado se mantenga en esta tendencia a la baja o al mantenimiento no se puede garantizar, de ninguna de las maneras, que se mantenga o se incremente la inversión en infraestructuras. A lo mejor puede pasar este año, pero nadie puede garantizar que pase cara a los Presupuestos para 1995 ni para 1996.

Por consiguiente, repito e insisto en algo que me parece muy importante: para que un Plan de esta naturaleza tenga credibilidad y viabilidad tiene que haber un acuerdo económico estable, y este acuerdo económico estable solamente se puede conseguir con un acuerdo para el empleo en el que participen todas las fuerzas sociales, y, por supuesto, entre ellas, los sindicatos de clase.

Por tanto, creemos que el motivo fundamental de esta comparecencia está concluido ahí, nos parece que es lo más importante. Ponernos a discutir sobre lo que decía este documento acerca de inversiones en ferrocarril, en carreteras, en obras hidráulicas, etcétera, quizás sería pecar de ligero, y no quisiera pecar demasiado de ligero, aunque sea algo que siempre ocurre, y a mí también, por supuesto.

Querría decir que en esta situación de poca esperanza en que este Plan de Infraestructuras salga con viabilidad, en un tiempo relativamente próximo, del Congreso, tengo mucho miedo de que estas tendencias inerciales que le

planteaba al principio de mi exposición sigan sobreponiéndose y que incluso pueda llegar un momento en que el Gobierno tenga la tentación de decir que el Plan Director de Infraestructuras sea la suma de toda esa serie de proyectos que, de una forma autónoma y relativamente rutinaria, se han ido pergeñando en el Ministerio de Obras Públicas y trasladando al gasto año tras año. Tengo miedo, porque la inercia y la rutina son muy fuertes, y en ese sentido, señor Ministro, yo tengo que manifestar que usted, normalmente, hace declaraciones que parecen bastante rupturistas con situaciones anteriores, declaraciones que nos suelen sonar bien, pero luego, a la hora de los hechos, su actuación no suele ser más que la continuación de las anteriores políticas que se han venido pergeñando incluso antes de que usted fuera Ministro en este Gobierno. Nuestro miedo es que al final esto se convierta en una suma de un plan hidrológico que va por su cuenta, de una especie de segundo plan de carreteras o de plan puente de carreteras y de inversiones de ferrocarriles de las que se habla a continuación de aquel «plan Felipe», con lo cual la capacidad de incidir sobre el territorio va a quedar bastante mermada, y creo que se va a consolidar este mapa que viene en la página 11 de su primer documento que se sacó a debate sobre el Plan Director de Infraestructura y que tendremos una zona pobre, una zona menos pobre y una zona relativamente rica dentro del Estado. Creo que eso, además de ser injusto territorialmente, es una pésima utilización de los recursos.

Yo no le voy a cansar más ni a entrar en más profundidades, señor Ministro. Pienso -si me permite este breve comentario sobre el tema del ferrocarril- que es un milagro que el ferrocarril hoy día se encuentre en un grado de utilización relativamente parecido al del año 1985, porque, viendo los propios gráficos que ustedes traían aquí, en el año 1985 el ferrocarril movía, aproximadamente, el 9 por ciento de viajeros/kilómetro y en 1991 movía el 7 por ciento, mientras que el coche en 1985 era el 70 y ha pasado al 72, aproximadamente, cuando las inversiones en carretera en ese mismo período subieron de 120.000 a 650.000 -es decir, se quintuplicaron ampliamente- y en ferrocarril pasaron de 70.000 a 150.000 -es decir, se duplicaron-. Todos estos datos son aproximados, porque uno tiene que observar a ojo de buen cubero cómo va esto según los cuadros. Por tanto, simplemente le dejo esta nota, para que sea indiciaria de la potencialidad que tuvieran las inversiones en ferrocarril en nuestro país.

Ya no me repito más; creo que el objetivo de la comparecencia está cumplido y que las previsiones sobre el Plan de Infraestructuras son, hoy por hoy, francamente negativas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Coalición Canaria, el señor Martín Menis.

El señor **MARTÍN MENIS**: Me gustaría ser breve, y en la línea que ya dijimos en la primera intervención del Ministro, tal como diría mi hijo, nosotros nos apuntamos al plan. El concepto de planificación a medio y largo plazo nos parece fundamental para poder resolver en el

país dos cuestiones: el desarrollo de una infraestructura que estructure al país y las diferencias de infraestructura entre unas zonas de España y otras. Nos parece bien el plazo de quince años como primer ejercicio, y no tendríamos ningún inconveniente en que se extendiera a veinte o veinticinco y apoyar incluso esa idea incondicionalmente. Parece que, cuando se trata de infraestructuras, sobre todo cuando alguna de ellas precisa de mucho tiempo, la experiencia en los países europeos ha demostrado que, cuanto más largo sea el plazo, el funcionamiento ha sido mejor.

Creemos que eso tiene un valor añadido, que es instaurar la cultura de la planificación, contraria un poco a la que tiene nuestro país de forma global, donde cuando se habla de planificación se empieza poniendo las pegas que te vas a encontrar, no las ventajas que vas a obtener. Creemos que eso crea hábito e incluso resuelve problemas que los planes a corto plazo ocasionan normalmente; por ejemplo, las grandes discusiones de las penetraciones en una ciudad o de las grandes presas públicas y su ocupación de los terrenos. Además, creemos que acabaría con algo que hemos vivido durante los últimos años y se sigue viviendo, que es el clientelismo político en las obras. Al poner a largo plazo los problemas sobre la mesa, la planificación acaba con el por qué se hace una obra y entra en criterios de racionalidad, permite su discusión y nos parece un elemento fundamental.

Por eso nosotros apoyamos sin discusión la planificación como una de las fórmulas para resolver este tipo de problemas. Pensamos que esa planificación, además, debería permitir, como se ha hecho en otros países, poder adelantar en el tiempo las expropiaciones de terrenos, que garantizan la viabilidad de una obra estructurante en su momento determinado y permiten la flexibilidad de la ejecución de las obras, sin tener que estar continuamente con el problema de las expropiaciones encima en el momento de iniciar una obra. Países como Inglaterra, aunque después han vendido, hicieron grandes corredores de expropiaciones, algunos de los cuales volvieron a vender en las últimas épocas enajenando los terrenos por haber salido de la planificación las grandes obras, pero pudieron tener ya esos corredores, sobre todo en territorios donde muchas veces es muy difícil si no se hace con tiempo. Nos parece una política buena, que indudablemente exige un sacrificio de recursos para el medio y el largo plazo, pero vemos grandes ventajas en ello.

Consideramos, además, que el PDI debe ser integral; cuanto más integral fuera, nos permitiría priorizar sobre los diferentes sectores y qué es lo que tenemos que invertir en un sector o en otro, refiriéndonos a carreteras, obras hidráulicas o líneas ferroviarias.

Dicho esto de forma genérica, me gustaría, nada más que en un minuto, preguntarle al Ministro cómo quedaría contemplado en un territorio diferente y aislado, con unos marcos competenciales diferentes, como el caso canario. Nos preocupa, porque carreteras están transferidas, aun cuando ha existido históricamente el problema de su financiación, medio resuelto en estos momentos dentro del régimen económico-fiscal; las aguas están

transferidas, pero están las obras de interés general, y los trenes no están transferidos, pero no existen inversiones, y, sin embargo, creo que probablemente haya que empezarse a plantear, en un territorio muy limitado como es el canario, en algunos casos, disponer de grandes medios colectivos de transporte si queremos estructurar el territorio de alguna forma. En puertos, aeropuertos y costas la obligación es del Ministerio, y hay grandes déficit, pero en lugares como costas la falta de criterios objetivos en la inversión, incluso en el propio Plan, está haciendo que haya inversiones que no están correlacionadas en un orden de prioridades y en las cuales incluso ha habido y hay clientelismo político en las inversiones por zona, que no se han hecho de acuerdo con las necesidades, sino en las influencias que en un momento determinado se puedan haber ejercido desde una y otra administración de diferente color político.

Nos parece muy importante que haya un concepto de cómo va a afectar ese plan de infraestructuras a un archipiélago, ya que el territorio es diferente y discontinuo y además el marco competencial es distinto, y de buen planteamiento podrá salir un plan adecuado o no. Nos parece muy importante partir de qué plan es el que se necesita y de cómo va a ser un plan director de infraestructura en el caso de un archipiélago como el canario.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo Catalán (Convergència y Unió).

El señor **SEDO I MARSAL**: En primer lugar, quiero expresar también la condolencia de nuestro Grupo por el fallecimiento de su señor padre.

Entrando en el tema de hoy, tengo que decir que nuestro Grupo ha trabajado con los documentos de enero y también con el documento provisional revisado ya de fecha de marzo de 1993. En toda esta temática creemos que estamos todavía en una fase muy preliminar. Para nosotros, el Plan Director, en algunos aspectos, quiere ser un esquema, un dibujo final deseable; en otros momentos, el Plan Director claramente como un programa con actuaciones muy precisas y cuantificadas; pero tampoco le va bien esta figura, ya que parece que está fuera de toda lógica programar recursos por un período de quince años comprometiéndolos de una forma concreta. El propio Plan Director reconoce una imposibilidad de previsiones a tan largo plazo sin disponer de un marco adecuado. Aquí tendríamos que hablar de una estrategia de ordenación del territorio teniendo en cuenta que las competencias de ordenación, planificación territorial son competencias transferidas a comunidades autónomas y no existe un modelo, ni un objetivo ni directriz alguna referente a ordenación del territorio en todo el Estado. Tampoco se encuentra ningún elemento como plan de desarrollo económico y social, porque en toda la primera parte que dedica el documento a las condicionantes potenciales de desarrollo se ve que hay que trabajar con muchas cosas completamente ficticias o, si no ficticias, de estudio, que se pueden referir a formación profesional empresarial, a

investigación, a tecnología y desarrollo. En fin, nos parece que todavía estamos dentro de una mezcla de esquema, de programa, de plan de desarrollo que es difícil de digerir y que puede acabar dándonos un plan director de infraestructuras un poco híbrido, sin justificación y poco creíble.

Creemos que hay que trabajar mucho en ello y que en estos momentos no tenemos un plan propiamente dicho. Este plan es más bien un resumen de diagnóstico, de declaraciones de principios. Por tanto, nosotros apoyamos totalmente el Plan Director de Infraestructuras en la forma en que hoy se encuentra, tal como nos lo ha explicado el señor Ministro, incluso aceptando el aspecto financiero que puede crear incredulidad y suspicacias (porque el tener que contar con un billón de pesetas de 1993, como término medio, sí que puede crear suspicacias), pero nosotros queremos salvar todas estas suspicacias y estamos dispuestos a colaborar en todo lo que sea para lograr los consensos.

Yo le pediría, señor Ministro, que verdaderamente se hiciese desde el Ministerio un replanteamiento para dar credibilidad. Piense usted que desde el momento que ha dicho actuaciones a partir de ahora (ha hablado, en un primer punto, de convocar a comunidades autónomas, después de planes puente) ha usado los verbos «habría», «obligaría», siempre en un futuro muy condicional. Por tanto, yo, señor Ministro, que he discutido con usted en la Comisión en forma concreta, en el Plan Hidrológico, antes de la convocatoria de las elecciones, la cuestión de plazos, creo que es muy optimista en cuanto a plazos.

Mire usted, concretándonos a fechas que ha dado: Plan Hidrológico, remitido al Consejo Nacional del Agua y al final se da un plazo más amplio, pero es a final de octubre, o sea, anteyer. Alegaciones: dos meses. Dos meses es mañana. Después, que el Consejo Nacional del Agua otra vez les dará el documento. Se lo dará en enero. Que puede haber reuniones previas; pero eso es pasado mañana.

Por tanto, a mí lo que me preocupa es que nos encontremos con que, por querer cumplir unos plazos, tengamos que ir demasiado rápidos y no podamos concretar muchos de los temas que hay que concretar aquí. Yo le pediría que, como tiene la solución de los planes puente, hubiese una buena revisión del calendario para que verdaderamente todo lo que va a incluir el Plan Hidrológico esté bien discutido, bien debatido por todos los grupos y que se llegase a un consenso, si ello es posible. Nosotros estamos ofreciéndonos a ello, con mucho gusto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Arreciado, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **CARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia, a quien damos también, como el resto de los grupos, nuestro pésame por la reciente muerte de su padre.

Si observamos los presupuestos del año 1994, vemos que la obra viva del Ministerio, es decir, el conjunto de proyectos que están en fase de realización, asciende a casi

cinco billones de pesetas. Naturalmente, ésta no es la inversión en los Presupuestos de este año, que es justamente siete veces menos, pero sí, como digo, es el conjunto de obra viva: de obra que, con cargo a presupuestos pasados, al presente y al de los años venideros debe ser financiada por este Ministerio. Esto pone de manifiesto dos hechos obvios, pero muy importantes: en primer lugar, el Ministerio trabaja con presupuestos de carácter no anual, un plazo más amplio que el anual, y, en segundo lugar, pone de manifiesto la excepcional importancia del volumen de recursos que se utilizan en las inversiones.

A mí me parece que esta dos consideraciones tienen peso suficiente para justificar la oportunidad, la necesidad, incluso la urgencia, de proceder a hacer, a debatir, a poner en funcionamiento un documento, en este caso, el Plan Director, que nos ofrezca una visión global de las necesidades existentes en el país y ofrezca unas directrices, una pautas de comportamiento que orienten las inversiones públicas en períodos de tiempo dilatados, en este caso, como hemos visto, de unos quince años.

A esas dos consideraciones, que me parecen suficientemente contundentes como para justificar la necesidad de un documento como el que hoy se nos avanza, queremos añadir algunas más, que lo hacen, desde nuestro punto de vista, si cabe, más necesario.

Ya lo hemos dicho en algunas ocasiones, pero viene a cuento repetirlo otra vez: la competitividad es cada vez más un fenómeno que se aleja de la mera discusión de ventajas comparativas entre empresas y se desplaza básicamente hacia una competitividad entre espacios físico, entre los territorios que sirven de soporte a la actividad económica y social. Dicho de otra manera: como el Plan reconoce, la competitividad de un territorio es una función compleja, pero, en definitiva, una función del «stock» de infraestructuras existentes en ese territorio.

Otra consideración que queremos hacer es que, a pesar de los notables esfuerzos realizados en los últimos años, todos reconocemos, y el Plan sustenta esa idea, la existencia de numerosos puntos de infraestructura que con el devenir de los tiempos, incluso ya algunos en la actualidad, se pueden convertir en estrangulamiento de los procesos económicos al llegar a un nivel de congestión que disminuye la eficacia de esa infraestructura, lo cual es también una razón para una labor de prospectiva en el tiempo y poder anticiparnos a fenómenos de congestión que se han de producir inexorablemente en los próximos años.

Una última razón es que se ha cuantificado el efecto de la inversión pública sobre magnitudes económicas fundamentales, como el PIB, el empleo o la inversión, encontrándose en todos ellos un efecto multiplicador muy importante de la inversión pública; es decir, la inversión pública es un factor que dinamiza los procesos económicos y tiene un efecto generalmente multiplicador y un efecto positivo sobre estas variables que he citado.

El caso más patente que pudiera resumirse es que en el sector de construcción e infraestructura se crea un puesto de trabajo por cada cuatro millones y medio invertidos; es decir, 100.000 millones de pesetas de inversión en

carreteras generan 23.000 empleos, y esa misma cantidad general algo menos, 21.000 empleos, si se produce en infraestructura del tren.

Podemos afirmar, por tanto, que la necesidad de planificación a largo plazo que se deriva del carácter de los presupuestos, de las cifras que se manejan y del período de tiempo dilatado al que se refieren, se hace más evidente al analizar la relación entre infraestructura y actividad económica, relación de la que se deduce la consideración de las infraestructuras como un elemento básico de la competitividad y como dinamizador sustancialmente por lo que nos interesa del empleo.

Este proyecto, por tanto, que mi Grupo, como he dicho antes, considera necesario y urgente, es en realidad un gigantesco esfuerzo de ordenación del territorio nacional, y como tal tiene efectos muy importantes, por cuanto que en él se deben de conjugar intereses contradictorios de tipo económico, de tipo social, e incluso de tipo político.

El objetivo de ese esfuerzo para nuestro Grupo no puede ser otro que el de acercar los estándares españoles en infraestructura a la referencia de los países de nuestro entorno y, al mismo tiempo, producir una igualación de las infraestructuras dentro del territorio nacional. Pero ese aspecto de igualación interna de infraestructura no nos puede llevar, a nuestro criterio, a pensar que el gran esfuerzo inversor que el Plan requiere se puede solucionar en términos de inversión «per capita» o de inversión por kilómetro cuadrado. Este sería un falso concepto de la eficacia de las inversiones y, sin abandonar las consideraciones del equilibrio territorial que debe de buscar el plan, es absolutamente preciso entender que las inversiones deben de ir a los corredores, a los sectores, a los territorios donde su capacidad de retorno a la sociedad es más importante y, por tanto, es, en definitiva, el interés general.

Enfrentarnos a la discusión de este Plan Director cuando se plantee ante la Cámara desde la técnica que hemos visto en los presupuestos de este año, donde algún Diputado perteneciente a grupos importantes de esta Cámara nos presenta sólo para su provincia enmiendas por valor de más de 40.000 millones solamente en este Ministerio, o partidos políticos que teniendo un sólo representante en esta Cámara mueven de los presupuestos del Ministerio más de 135.000 millones, no es, desde luego, compatible con la vocación de consenso que todos los Grupos han manifestado y que este Grupo subraya de manera muy especial.

El tremendo coste de oportunidad que representa la inversión de 18 billones de pesetas en quince años, coste de oportunidad que se mide por la ingente cantidad de actividades alternativas que no podrán realizarse porque el Plan Director va a absorber esos recursos, nos obliga a todos a un desapasionado ejercicio de reflexión cuya resultante debe ser un amplio acuerdo parlamentario, y social después, que garantice la consecución de los objetivos del Plan. Y ese proceso no resultará posible si no nos enfrentamos racionalmente al delicadísimo problema de priorizar las actuaciones y, consecuentemente, a escalo-

nar en el tiempo la definitiva materialización de los contenidos generales del Plan.

Lo han dicho otros Diputados, pero es cierto: las carreteras que queremos tener y el volumen de recursos que la sociedad española es capaz de dedicar a ello, el ferrocarril que necesita el país o las necesidades de agua que no pueden admitir más demoras en el tiempo, son un ejemplo de una batería de preguntas del mismo tono a la que habremos de enfrentarnos desde el principio. Y creo que nos debemos enfrentar a ellas desde un principio fácil, pero incómodo: de que no todo será posible de hacer; de que aquello que se decida hacer no se podrá hacer todo al mismo tiempo; de que el Plan no puede ser la resultante de 17 planes regionales, y que no puede haber, por tanto, en el debate del Plan más interés que el interés general del Estado, del territorio en su conjunto.

Nosotros comprometemos ese esfuerzo —lo hemos dicho ya muchas veces—, lo comprometemos para la búsqueda y consecución de un gran consenso, y lo hacemos sin ningún prejuicio mental inicial: ni pensamos que el ferrocarril sea más progresista o más de izquierdas que es la carretera; ni pensamos que las necesidades físicas del territorio tengan ningún color estrictamente político, son realidades; ni pensamos que el agua pertenezca a quien la tiene, pero al mismo tiempo comprendemos que quien la tiene debe de recibir un cierto trato compensatorio por los recursos que se le piden; ni tenemos ningún mito preestablecido sobre la financiación privada pública del Plan. Nosotros nos enfrentamos a la discusión parlamentaria de este Plan, como he dicho, sin ningún prejuicio mental y en el convencimiento de que el protagonismo del Plan va a corresponder sustancialmente al conjunto de los españoles, a los que se va a pedir, vía impuestos o vía tasas, una cantidad importantísima en los próximos años.

Retomo la idea del Plan como proceso de ordenación del territorio para referirme al sujeto pasivo del Plan, al territorio en sí.

En el período de ejecución del Plan, de quince años, el territorio va a sufrir una importante agresión. Miles de kilómetros de autovía, grandes accesos ferroviarios, infraestructuras lineales, decenas de presas importantes, centenares de kilómetros de regadíos o de los trasvases intercuenas, pueden dar lugar a daños ecológicos importantes e injustificables.

Nosotros no podemos ocultar, no podemos defender que eso es posible hacerlo sin impacto ambiental; lo tendrá sin duda. Cualquier actuación sobre el territorio, y mucho más si es en infraestructuras lineales, tienen un efecto sobre el medio ambiente, sobre el entorno, pero creemos sustancial poder garantizar que los daños que se produzcan nunca serán gratuitos, que siempre se tomará la decisión técnicamente más compatible con el respeto del entorno y que, en todo caso, el balance coste/beneficio en términos sociales ha de ser un balance que resulte incontestablemente positivo, excepto para los fundamentalistas del medio ambiente, que los hay también. Si para ello resulta preciso, señor Ministro, modificar algunas de las normativas existentes o ampliar los supuestos

en los que es preciso el estudio de impacto ambiental, creo que debe de hacerse y tenemos tiempo suficiente para ello. Y ello por una razón fundamental: sobre la economía del medio ambiente se construyen todas las demás. Si el entorno se desequilibra, si el entorno se degrada, si el entorno se cae en sus equilibrios, cualquier actividad que se construya sobre ese entorno corre inexorablemente la misma suerte que el medio sobre el que se ha construido.

No resulta sorprendente que digamos que existe una coincidencia general con los planteamientos anunciados por el señor Ministro. Si pudiera resultar sorprendente que en este caso existe también una filosofía de coincidencia en lo sustancial dicho por los otros grupos. Todos los grupos reconocen la necesidad de una planificación a medio y largo plazo, y todos los grupos reconocen que para que esa planificación sea socialmente lo más rentable posible es preciso un esfuerzo de consenso. Yo creo que eso es lo sustancial en lo que se produce el acuerdo de mi Grupo con otras intervenciones que hemos escuchado. Ni en la programación del Plan —que es preciso trasladar la planificación a programas concretos—, ni en el papel del capital privado en la financiación de las infraestructuras, ni en la necesidad de acuerdos sobre los contenidos ni en las dificultades financieras que se ciernen sobre un proyecto a tan amplio margen de tiempo existen elementos graves de disensión entre mi Grupo y lo escuchado a otros grupos parlamentarios. Sólo quiero referirme a dos cuestiones, en las que, desde mi criterio, sí es preciso marcar, desde el principio, las diferencias.

No estaríamos de acuerdo en paralizar el Plan Hidrológico Nacional. Quienes vivimos en la media España que se levanta todos los días mirando al cielo, porque del estado del cielo depende su economía, su bienestar, su medio ambiente y su calidad de vida, nos creemos con derecho a exigir que la otra media España, que arroja diariamente decenas de hectómetros cúbicos desde sus cuencas al mar; haga un ejercicio de solidaridad con quienes padecemos y hemos padecido durante los últimos cinco años, hasta hace cuarenta y ocho horas, la tremenda carencia de un elemento que no se valora hasta que no se tiene, como es el agua. Aunque participando de la idea de que la política de ahorro debe estar en cabecera de las políticas del agua, eso no pone en duda, nadie cuestiona que con todo el ahorro posible los trasvases seguirán siendo precisos. Discutiremos, por tanto, el caudal que circule por los trasvases, que será menor si tenemos más capacidad de ahorro y será mayor si no somos capaces de concienciar a la sociedad en el ahorro, pero el trasvase, por un elemental balance de recursos hídricos, es preciso. Por tanto, esas infraestructuras deben ser acometidas en un tiempo razonable, porque tienen un período muy largo de maduración, porque se requerirán muchos años de inversiones hasta que esté disponible. Por tanto, participando del ahorro como elemento sustancial en la política de gestión de los recursos del agua, creemos que ese ahorro ni por ensueño será suficiente para impedir la necesidad de los trasvases intercuenas, que deben ser realizados en el plazo más breve posible de tiempo.

Tampoco vemos la ligazón entre un acuerdo económico estable con los sindicatos de clase y los objetivos que plantea este Plan Director de Infraestructuras. Naturalmente que es mejor una encuesta, naturalmente que vivimos en una sociedad cuyo valor sustantivo es la convivencia y el acuerdo de convivencia y de consenso que todos construimos día a día, pero cuando en cuestiones concretas ese acuerdo, por las razones que no vienen al caso, no es posible, creemos sinceramente que a los grupos parlamentarios y al Gobierno de la Nación le corresponde hacer lo que es preciso y lo que es necesario para el interés general de España.

El señor **PRESIDENTE**: Después de este primer turno de intervención de los portavoces de los distintos grupos políticos, el señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Quiero agradecer a todos los portavoces su expresión de condolencia y, al mismo tiempo, también el interés que demuestran por el proceso de planificación en el que estamos inmersos.

Señorías, el objetivo de esta comparecencia es intentar volver a colocar este proceso de planificación en un escenario concreto, porque hasta ahora hemos estado ocupados con el presupuesto, pero el presupuesto ya está elaborado y, por así decirlo, encarrilado en su trámite parlamentario; conocemos el escenario del año 1994, tenemos un punto de referencia que no solamente nos permite, sino que nos obliga ya a continuar con el proceso de planificación que quedó interrumpido como consecuencia del proceso electoral. Es verdad que antes de ese proceso electoral me atrevía a anticipar unos calendarios de elaboración del PDI, que obviamente no pude cumplir, porque el proceso electoral interrumpió éste y otros muchos procesos político-administrativos. Pero estamos donde estamos; olvidemos lo que pasó desde la primavera pasada hasta ahora, porque el país se ha visto sometido a un proceso político que ha interrumpido lo que la Administración estaba haciendo, lo que las Administraciones estaban intentando concertar y la definición de unos objetivos que naturalmente dependen de la voluntad política manifestada a través de las Cámaras, que son el resultado de un proceso electoral. Pero hoy sabemos cómo son las Cámaras, sabemos cómo van a ser los presupuestos de 1994, sabemos cómo vamos a ejecutar las inversiones de 1993 y hemos levantado muchos interrogantes. Me proponía en esta comparecencia informar a los señores diputados —y si fuera posible establecer un cierto consenso procedimental, mejor— acerca de cómo proceder a partir de ahora, porque permanentemente está en la calle, en los medios de comunicación qué fue del PDI, qué fue del Plan Hidrológico, qué va a pasar en enero cuando se acabe la ejecución del primer Plan de Carreteras, cuáles son los instrumentos normativos que guían la acción del Ministerio. Para dar respuesta a estas preguntas es por lo que pensé que una comparecencia en

esta Comisión sería útil; y después de escuchar a los portavoces parlamentarios creo que sería bueno que intentara definir lo que entiendo que puede ser un buen procedimiento de actuación, que básicamente pasa por un compromiso, que deberíamos esforzarnos en cumplir, para definir ese Plan Director y los planes que de él se deriven, y transitoriamente planes que permitan que la opinión pública y los ciudadanos sepan cuáles son los objetivos de inversión para el próximo bienio.

A mí me parece posible y deseable que el Plan Director llegue a las Cortes al principio del siguiente período de sesiones, en el transcurso del mes de febrero. Para conseguir este objetivo -que es el que me propongo y les propongo- tendríamos que, en esos tres meses -noviembre, diciembre y enero- evacuar el trámite de consulta con las comunidades autónomas. No creo que ningún grupo parlamentario me pida que el PDI llegue al Parlamento sin haber pasado por este trámite previo. Se puede hacer, pero nadie me lo ha pedido, nadie me ha dicho: Obvie usted el diálogo autonómico o colóquelo usted después del debate parlamentario. No tendría ningún sentido. Creo que el Parlamento es la última instancia de decisión, y después de que haya hablado el Parlamento del Estado, no habla nadie más. Luego los que tengan que hablar tienen que hablar antes, y esos tres meses me parecen el tiempo imprescindible para volver a colocar en la mesa de concertación el Plan Director como paso previo a que éste llegue a las Cortes. En las Cortes estará el tiempo que SS. SS. deseen, pero sería bueno que el informe se evacuara hacia finales de la primavera, principios del verano, para que sirviera de guía al presupuesto de 1995. Si el Plan Director es aprobado o debatido por las Cortes antes del fin del siguiente período de sesiones, ya tenemos un instrumento normativo que orienta la elaboración del presupuesto de 1995. Los planes sectoriales que cuelguen del Plan Director deben ser aprobados a continuación del mismo. El portavoz del Partido Popular ha pedido que lo acompañen, que junto al Plan Director vengan ya los planes sectoriales que lo desarrollen, al menos alguno de ellos. Sería deseable, pero no creo que sea posible, entre otras cosas porque, primero, hay que tener el marco general y, después, desarrollar en mayor detalle las actuaciones sectoriales. Pero para dar satisfacción a su legítima preocupación para conseguir cuanta mayor concreción mejor, es por lo que propongo a esta comisión que antes del fin de este período de sesiones conozca y debata un plan puente de carreteras 1994-1995, último trimestre de 1993, para ser más precisos, 1994 y 1995, que, naturalmente, anticipa elementos del Plan Director, mejor dicho, que el Plan Director va a incluir, porque no puede hacer abstracción de lo que ya hemos decidido hacer en ese plan puente.

Tenemos un plan puente de obras hidráulicas 1993-1994, no ha venido aquí, pero puede venir en cualquier momento para ser debatido por sus señorías. Tenemos un Plan de Costas 1993-1997 y actuaciones en infraestructuras ferroviarias que cubren perfectamente este año y el próximo. Los calendarios son bastante coherentes.

¿Existe el riesgo, como ha apuntado el portavoz de Izquierda Unida, de que al final el plan director se convierta en una especie de «patchwork» donde aderecemos y acomodemos adecuadamente los planes previos parciales a medio plazo de los distintos sectores de actividad? Ese es el riesgo que corre cualquier plan a medio plazo que no puede elaborarse parando el reloj. No podemos decir: «Vamos a parar el reloj y hasta que no tengamos el plan director aquí no hacemos nada.» Naturalmente, como esto no es posible, cualquier plan a medio plazo tiene que incorporar las sombras, las herencias de decisiones parciales tomadas a plazos más cortos. Ahí está la gracia de la planificación: anticiparse al futuro incorporando las decisiones del presente. No creo que sea imposible ni contraproducente que tengamos estos planes puente, porque al Ministerio no le gusta ni cree que sea la mejor solución ir haciéndolo un poco a su criterio, amparándose en que, no habiendo plan director, no puede haber planes sectoriales, y puesto que no hay ningún plan, vamos haciendo lo que nos parece más adecuado. Es una posición cómoda, administrativamente hablando, pero no me parece muy democrática; creo que deberíamos llevar aquí unos instrumentos para que en las Cortes se vieran reflejadas las prioridades públicas para el próximo bienio, sobre todo, porque no estamos hablando de un quítame allá esas pajas, estamos hablando de 1,2 billones de pesetas de inversión estimada en infraestructuras de carreteras.

Por tanto, señorías, a lo que creo que me puedo comprometer y me parece que es una buena estrategia de planteamiento abierto y de participación de los distintos grupos políticos en la programación de las inversiones, más allá de los presupuestos de cada año, es a que las Cortes conozcan el plan puente de carreteras 1993-1994-1995, que incluiría -déjenme que se lo anticipe para evitar malos entendidos- las inversiones en carreteras que nos propondríamos licitar en este período de tiempo, lo cual no quiere decir que simultáneamente no se vaya trabajando en la información pública, la evaluación de impacto ambiental, de otros proyectos que no se van a poder licitar en este período, pero que tienen que ir madurando para que puedan ser aplicados posteriormente, pero que no serían objeto de licitación porque tampoco tendrían cobertura presupuestaria suficiente.

Si a esto le sumamos el Plan de Obras Hidráulicas 1993-1994, que está a su disposición (y yo mismo lo estoy para exponerlo en esta comisión y debatirlo en profundidad; ha sido aprobado por el Gobierno y es objeto de general conocimiento, pero podemos traerlo aquí para debatirlo, si lo estiman oportuno), y las actuaciones ferroviarias en marcha, tenemos claramente definido el escenario a corto plazo para saturar toda la disponibilidad presupuestaria existente. Esto nos debería permitir disponer desde ahora hasta julio del próximo ejercicio, para que las Cortes debatan el Plan Director de Infraestructuras y llegue a esta Cámara en forma de proyecto de ley el Plan Hidrológico Nacional.

Por tanto, la versión del portavoz del Partido Popular puede ser un poco pesimista, diciendo que hasta 1997 los

presupuestos no reflejarían las consecuencias del Plan Director. Creo que las consecuencias del Plan Director quedarían ya reflejadas en el presupuesto de 1995, en los grandes objetivos y en los planes sectoriales que se deriven del Plan Director lo serían también parte en 1995 y de una forma plena y definitiva en 1996; que son los plazos a los que nos tenemos que ir acostumbrando para ir hilvanando el presente con el futuro.

Me congratulo de que todos los grupos parlamentarios entiendan y apoyen la necesidad de una planificación a medio plazo; quince años es el medio plazo, no el largo plazo; ya les anticipo que en materia de alta velocidad tenemos que razonar a 20 años vista si no queremos crear demasiada frustración y dejar demasiados interrogantes, pero eso podría ser una excepción al horizonte de planificación de estos tres lustros y me congratulo también de que nadie haya puesto en cuestión, creo, la viabilidad financiera del Plan Director tal como está concebido, es decir, partiendo de la base de que, puesto que en el presupuesto de 1994 están incorporadas previsiones de inversión por 890.000 millones de pesetas en políticas recogidas en el plan director, una proyección al 2 por ciento anual, que es una previsión muy moderada, nos permite disponer de ese billón largo de pesetas de inversión anual media que contempla el PDI en lo que es aportación de recursos que esta Cámara controla. El 20 por ciento restante no lo controla esta Cámara; por tanto, deberá ser objeto de acuerdos con comunidades autónomas y corporaciones locales y con la iniciativa privada, a la que nadie en esta Comisión se ha opuesto, como es lógico, pero que tampoco —y me congratulo de ello— nadie ha sacralizado.

Este Ministerio no está en contra de que la iniciativa privada acometa inversiones, pero todos estamos de acuerdo en que las inversiones privadas buscan rentabilizar el capital financiero invertido y que ningún empresario es suficientemente altruista como para embarcarse en inversiones de gran poder estructurante del territorio y de gran capacidad de evitar que haya sures de los nortes si no le reportan una rentabilidad equiparable a la que alternativamente podría conseguir en otra inversión. Eso, señores Diputados, nos obliga a ser muy realistas. En este país hay muy pocas inversiones en infraestructuras que ofrezcan al inversor una rentabilidad del capital invertido equiparable a la que podría obtener en otras oportunidades; hay muy pocas, me atrevería a decir que se cuentan con los dedos de la mano de un accidentado de trabajo, es decir, de alguien a quien le han quedado pocos dedos, porque, francamente, no conozco muchas. A veces creo que hacemos apelaciones un poco a la galería reclamando la intervención de la inversión privada como forma alternativa de acelerar algunas inversiones; por ejemplo, la alta velocidad. Se reclama con insistencia desde algunos partidos políticos catalanes que sea la iniciativa privada quien participe en esta inversión. Yo rogaría que hiciéramos algunos pequeños números antes de seguir pensando que la inversión privada puede tomar el relevo de la insuficiencia financiera del sector público; hagamos algunos pequeños números antes de valorar

cuál puede ser el realismo de esta intervención, que ojalá fuera más realista de lo que me temo que es.

Déjeme que les ponga un ejemplo. Entre Figueras y Perpignan, el tramo transpirenaico de un enlace de alta velocidad entre Barcelona y Montpellier, sólo para el paso de los Pirineos estamos hablando de una inversión que ronda los 100.000 millones de pesetas, sólo para ese tramo. ¿Qué tráfico va a tener esa línea? Seamos optimistas, muy optimistas, muy muy optimistas, y supongamos que tiene cuatro millones de pasajeros al año. Eso querría decir que sólo para retribuir el capital invertido cada pasajero tendría que abonar un peaje de 2.500 pesetas para recorrer la escasa distancia que hay entre esas dos ciudades situadas una a cada lado de la frontera; sólo para eso. Es evidente que estamos fuera de cualquier realismo financiero graduado en términos de la rentabilidad financiera del capital invertido.

A veces me contestan diciendo: «Señor Ministro, subvencione usted la inversión hasta conseguir que la parte residual que financia el capital privado sea rentable.» Sería razonable si estuviéramos hablando de una financiación marginal (nos aporta usted un 20 por ciento a fondo perdido y consiga encontrar un punto de equilibrio), pero cuando estamos hablando de aportar un 80 por ciento, la pregunta razonable a hacerse es: ¿Y tiene mucho sentido regalar a fondo perdido el 80 por ciento de la inversión para que un empresario privado se endeude en el mercado de capitales y financie el 20 por ciento restante? ¿Eso no lo podemos hacer ya directamente desde el poder público si pagamos el 80 por ciento? Eso es lo que tendríamos que discutir sin apriorismos ni dogmatismos, porque aquí es más un problema de cálculo financiero que de posicionamiento ideológico. Lo bueno de las ideologías es que exigen de pensar, pero cuando uno pretende no renunciar a esta actividad vital tenemos que hacer números antes de embarcarnos en proclamar que sería muy bueno que los privados intervinieran. Señores Diputados, estamos abiertos a cualquier intervención del sector privado en inversiones que no sean, por así decirlo, «descrematorias» del mercado de las infraestructuras; es un barbarismo lo que acabo de decir pero creo que me explico. Estamos abiertos a la intervención en aquello que sea posible. Por ejemplo, yo no creo que tenga rentabilidad financiera la autopista Madrid-Tudela, pero lo podemos probar haciendo el correspondiente concurso. Sin duda la tiene Madrid-Guadalajara, pero Madrid-Tudela es mucho más complicado. De todas maneras, el Plan Director, como han observado, prevé un 20 por ciento de aportación autonómica o privada. Vamos a ver si se manifiesta o no, y ojalá que se manifieste.

Estoy muy de acuerdo con el señor Posada en que necesitamos ese debate sobre el ferrocarril que queremos. España no puede mantener unas líneas de ferrocarril que no tienen unos grados de utilización que justifiquen su coste en términos sociales. Ese es un debate que tiene que hacer la sociedad española, que está pendiente, y tenemos que asignar óptimamente los recursos que nos cuestan las infraestructuras ferroviarias y su mantenimiento.

La idea de separar la infraestructura hidráulica y la de transportes, sugerida por el portavoz del Partido Popular, es práctica desde el punto de vista operativo, pero amputa notablemente el debate sobre política territorial que pretende ser el PDI. El PDI, señores Diputados, es un instrumento de debate. No existe, ha dicho el portavoz de Izquierda Unida. Ciertamente no existe. No existe como producto terminado, como no existe la ley de ordenación del territorio que ha propuesto el señor Ministro del Interior en Francia como tal ley, pero existe un instrumento para canalizar un debate que creo que en este país hace falta, porque lo que resulte del PDI es el mapa de la España del siglo que viene. El PDI es el intento de dibujar el mapa físico de la península ibérica del siglo XXI, pero no dejar que lo dibujen las fuerzas del mercado, sino la voluntad política, democráticamente expresada, a la hora de asignar las inversiones que financia la acción colectiva. De eso se trata. ¿Y es posible dibujar el mapa de la España del siglo XXI analizando la infraestructura de transporte, por una parte, y el suministro de agua, por otro? Yo creo que no. Yo creo que sería un error conceptual que solamente podríamos justificar por razones de orden práctico, pragmático, quizá de un pragmatismo excesivo, si nos dedicásemos a pintar en el mapa por dónde van a pasar las carreteras y las líneas de tren, sin preguntarnos si en ese territorio va a quedar alguien dentro de 20 años, si va a haber población o no en función de que haya o no haya agua. Por tanto, hay un elemento previo. ¿Va a haber población en zonas donde no se pueda beber ni regar? No. Para que se pueda seguir bebiendo, regando, duchándose los turistas y las industrias puedan seguir disponiendo de agua necesitaremos un mapa hidráulico del país. Esa es la vocación de la política territorial y por eso tenemos que abordar el problema de los trasvases intercuenas, y hacerlo con la máxima racionalidad. Porque es verdad que en Cádiz hay restricciones de agua, pero la única forma de que no haya restricciones de agua es acabar con los trasvases que hemos iniciado de la cuenca mediterránea a la cuenca atlántica; trasvases, por cierto, fuertemente criticados por todo el mundo, incluso por los que se quejan de las restricciones de agua. No se puede estar en misa y repicando. Es necesario llevar el agua de donde la hay a donde no la hay, si queremos que la población siga estando donde está. Por eso creo que es importante que el Plan Director considere a la vez las dos políticas, la territorial como totalidad del conjunto de infraestructuras.

Señorías, en el año 1993 el Ministerio de Obras Públicas ha tenido que gastarse 42.000 millones de pesetas en infraestructuras de emergencia para hacer frente a la situación creada por la sequía. Es aproximadamente la cuarta parte del presupuesto anual de la Dirección General de Obras Hidráulicas en obras no contempladas y que hemos tenido que acometer con urgencia para hacer frente a situaciones extremadamente límites en aprovisionamiento hidráulico. Eso lo hemos tenido que hacer ahora porque las circunstancias climatológicas han sido las que han sido, pero sería bueno tener previsto para el futuro un conjunto de actuaciones que resuelvan de manera

estructural estos problemas. Por eso yo creo, señor Posada, que sería bueno no desgajar la inversión hidráulica de la de transportes y darnos un voto de confianza y esperar a que el país tenga madurez suficiente para poder discutir una política territorial que englobe toda esta clase de infraestructuras.

Piensen, señorías, que este es un país muy descentralizado y tratar de coordinar las inversiones es una exigencia para optimizar los recursos públicos. No podemos seguir programando inversiones desde la Administración central y desde las comunidades autónomas como si estuviésemos operando sobre territorios diferentes. Eso obliga a Plan Director a anticiparse a las decisiones que vayan a tomar las comunidades autónomas, pero debo reconocer que hasta ahora el diálogo con las comunidades autónomas ha sido más bien un diálogo -sin ningún afán peyorativo- muy localista: ¿Qué me pone usted en mi territorio? Si se me pone todo lo que yo deseo, está bien, y si no, está mal. Naturalmente ese no es el objetivo del Plan Director. No es un catalizador de agravios, que es el riesgo que corre: que se convierta en un catalizador de agravios, cuando lo que debería ser es un elemento de debate sobre política territorial, donde no podremos poner todo lo que creemos que se debe hacer porque nos va a obligar a priorizar en el espacio de tiempo disponible.

Canarias tiene que tener un aspecto sectorial específico, un capítulo específico en el Plan Director, porque es un problema disjunto del resto del territorio y así estamos concibiéndolo; un capítulo especial, aunque ya estamos actuando en Canarias en muchos frentes, especialmente en materia hidráulica, y habrá que enriquecerlo con la problemática de las carreteras.

El señor Sedó ha demostrado un escepticismo muy grande sobre la viabilidad del PDI y de alguna manera ha creído que mis condicionales reflejaban también un cierto escepticismo. Yo tengo la obligación de ser cauto porque debo reconocer que la presentación en sociedad del PDI no lo ha enriquecido. Hasta el momento presente no podemos decir que el debate lo haya enriquecido, sino que más bien lo ha planteado en unos términos o de rechazo frontal, que ahora me alegro que no sea tan agudo, o más bien de catalizador de agravios. No estoy pensando en Cataluña sino en la reacción del conjunto de las comunidades autónomas. Y es verdad, señorías, que el tiempo pasa muy rápido, que dos meses son poco, pero el trabajo que teníamos que hacer creo que ya lo hemos hecho. Lo que nunca conseguiremos es un plan director que satisfaga plenamente cualquier reflexión territorial si partimos de que hay que tener una restricción financiera. Por eso me permití utilizar la analogía del lápiz de colores y la goma de borrar. Tenemos los recursos que tenemos. Con ellos podemos hacer lo que podemos hacer, y nos obligan a priorizar, a hacer algunas cosas después de otras y algunas otras no hacerlas en los próximos quince años. ¿Quiere la sociedad española hacer más cosas? ¿Quiere invertir más? Tendrá que plantearse cuáles son los mecanismos financieros necesarios para ello. Sabemos que, hoy por hoy, los presupuestos del Estado aportan 890.000 millones de pesetas incrementables al ritmo

de crecimiento de la economía nacional en términos reales. Esto da para lo que da. ¿Más? Me parece muy bien. ¿Cómo le van a parecer mal al Ministro las inversiones? Cuantas más, mejor, pero tendremos que clarificar cómo lo financiamos. Y si no hay más fuentes de financiación que las que hay, tenemos que priorizar lo que es posible y eso es lo que el PDI trata de hacer.

Puede tener la seguridad, señor García-Arreciado, de que no vamos a renunciar a plantear el Plan Hidrológico dentro del Plan Director como una pieza básica de la política territorial. Aquí también hay que introducir elementos de ahorro, como ha dicho, con mucha razón, el representante del Partido Popular. Estoy de acuerdo con ello. Quizá la coyuntura política actual sea más propicia a un debate sereno sobre los costes del agua, del suministro del agua, y su trasposición en un mecanismo de precios que hoy en día ya existe. A veces hablamos del agua como si fuera algo absolutamente gratuito y que nadie paga por usarla. Las familias y las empresas españolas pagan al año 500.000 millones de pesetas en recibos de agua; el recibo del agua ahora representa en España 500.000 millones de pesetas. Luego no estamos hablando de ningún elemento gratuito que se pretende que deje de serlo, sino de si esos sistemas de facturación son o no razonables para hacer frente a los costes que representa su suministro.

El Plan Hidrológico, sin embargo, señorías, debe ser meditado en profundidad. Muy posiblemente los escenarios con los que trabajamos deban ser revisados a la baja, en lo que a volumen de inversión se refiere, para adecuar más ofertas y demandas, pero constato que, hoy por hoy, todas las alegaciones que se han presentado piden justo lo contrario: que la inversión sea mucho mayor para garantizar suministros mucho mayores que posiblemente estén fuera ya del realismo económico e incluso de su rentabilidad social. De todo esto, señorías, tenemos que seguir hablando mucho en los próximos meses.

Termino esta intervención con lo que podía ser un escenario de trabajo que ofrezco a la Comisión para que podamos participar —como han reclamado los grupos políticos— en el trabajo de planificación. El Plan puente 1993-1994 de obras hidráulicas puede venir a la Cámara y a la Comisión para ser debatido, está aprobado por el Gobierno y reflejado en los presupuestos del año que viene, mejor o peor, y nos cubre este año y el que viene. Habrá un plan puente de carreteras, que llegue a la Cámara antes de fin de año, para cubrir los años 1993-1994, en licitación. El Plan Director debería llegar aquí en el mes de febrero y el Plan Hidrológico, junto con el II Plan de Carreteras, entre febrero y el verano. Estos son los plazos a los que creo que me puedo comprometer. En todo caso, serán los plazos que guiarán la acción del Ministerio y de los que esta Comisión estará puntualmente informada para que los señores Diputados se incorporen a lo que deseo que sea un debate lo más racional y sereno posible sobre el mapa de la España del próximo siglo, que es lo que pretende definir el Plan Director y los planes sectoriales que de él se deriven.

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

Dado que el rigor en las preguntas y en las respuestas nos ha permitido terminar esta primera ronda a una hora prudente, aprovechando la presencia del Ministro y no queriendo abusar de la amabilidad que ha demostrado durante su comparecencia en el día de hoy ante la Comisión, con su permiso podría conceder un breve segundo turno de palabra, de tres minutos, a aquellos portavoces que quieren incidir en algunos de los temas expresados ya por el señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, voy a ser muy breve, pero creo que debo clarificar lo que a mí me parece que han sido respuestas del Ministro —y en algún caso de otros grupos— a las propuestas que yo he planteado sobre el Plan.

Yo creo que la finalidad de esta comparecencia está conseguida. Se trata de conocer cómo va a desarrollarse el Plan Director, constatar que todos queremos intervenir y que las naturales discrepancias que se produzcan —y se producirán—, cuanto más discutamos sobre ello y cuanto más vayamos profundizando, serán lógicas en ese proceso. Resumiendo lo que señalaba el señor Ministro, parece que la intención del Gobierno es que venga aquí el Plan Director de Infraestructuras en el mes de febrero, y que previamente —en eso coincido con el señor Ministro— haya sido conocido y discutido con las comunidades autónomas. Me parece un plazo extraordinariamente breve para llegar a algunos acuerdos concretos con comunidades autónomas: por tanto, tiendo a pensar que el Plan llegará aquí más bien en los meses de marzo o abril. Y quiero puntualizar que yo no pretendo, en modo alguno, que los planes sectoriales que proceden del Plan Director de Infraestructuras vengán simultáneamente. Sería imposible porque precisamente los planes sectoriales derivan del Plan Director. Lo que yo pido —y me hace el efecto de que el Ministro ha recogido el fondo del asunto, que es en lo que yo insisto— es que haya un plan concreto. Yo hablaba de cuatro años por unirlo al plan de desarrollo regional que se hace por las comunidades autónomas y que hemos elevado a Bruselas el 31 de octubre, pero lo mismo puede ser dos o tres años. Debe ser un plan concreto que tiene que recoger el plan puente de carreteras, el plan de obras hidráulicas, el plan de actuaciones ferroviarias, etcétera; es decir, la actuación concreta del Ministerio en esos dos o tres años. Creo que es absolutamente indispensable conocerlo en primavera porque es lo que nos va a permitir juzgar cuál es la labor que está llevando a cabo el Ministerio.

En cuanto a separar o no el Plan Hidrológico Nacional del Plan Director de Infraestructuras —sobre lo que han intervenido tanto el Ministro como el portavoz sobre el Grupo Socialista—, yo no pido que se separen estos dos campos, porque ambos afectan al territorio. Me parece interesantísimo y absolutamente necesario el debate sobre el Plan Hidrológico Nacional. Lo que yo señalo es que si ese debate transcurre por unos cauces tales que condiciona llegar a acuerdos en todo el Plan Director de

Infraestructuras, entonces no me parece absolutamente necesario que vayan unidos; sólo si lo condiciona. Si no lo condiciona y permite ir probando el Plan Director de Infraestructuras en los tiempos marcados, me parece excelente, pero temo que ese debate va a ser profundo y difícil. Decía el portavoz del Grupo Socialista que se acercaba a este Plan sin prejuicios de ningún tipo. Habla de la inversión privada o pública, de qué actuaciones había que hacer, pero cuando tocaba el tema concreto del Plan Hidrológico Nacional se refería a temas que hay que tratar como, por ejemplo, la España seca y la España húmeda, la cantidad de trasvases, etcétera, y esto claramente nos indica que existe una polémica en la sociedad y que hay que afrontarla adecuadamente. Por tanto, insisto en que no pretendo una separación radical, ni mucho menos. Ma parece absolutamente necesario ese debate sobre el Plan Hidrológico Nacional que debe llevar su curso. Lo único que digo es que no subordinemos todo a ese acuerdo, si lo hay en otros campos.

Finalmente, en cuanto a la participación del capital privado, yo he reconocido que tiene una participación menor y siempre será menor. En un plan de infraestructuras, a 15 años vista, la participación del capital privado siempre será pequeña. Esto debemos tenerlo claro y no maximizar algo que no lo es. Ahora bien, en momentos como éstos -porque en los 15 años que tenemos ante nosotros no todos los momentos van a ser iguales; habrá momentos en los que será más fácil crecer ese 2 por ciento, incluso un 3 o un 4 por ciento, y habrá momentos en que será mucho más difícil, y estamos claramente en uno de esos-, si conseguimos que esa participación del capital privado se adelante en el tiempo y sea mayor, puede servir para salvar las situaciones difíciles de inversión del año que viene o del siguiente.

Para ello ciertamente -y con esto termino-, sirven los dos ejemplos elegidos por el señor Ministro. En la alta velocidad, aunque no tengo aquí los datos, la participación del capital privado siempre va a ser mínima. Quizá se justifica por llevar mejor las cosas gerencialmente, en un momento determinado, lo que es puramente transporte ferroviario y servicios concretos dentro del mismo, pero como actuación, indudablemente, no. En cambio, ya que ha puesto el otro ejemplo -y yo también-, Madrid-Guadalajara es interesantísimo para cualquier grupo privado, pero Madrid-Tudela al cien por cien, llevado a cabo por un grupo privado, es prácticamente imposible. Con una participación de un 30 por cien del Estado y un concurso convocado sobre ese 30 por cien, sí puede haber una participación de un 70 por cien para hacer Madrid-Tudela. A esto es a lo que yo me estoy refiriendo. No se trata de suplantar, por supuesto, al capital público con capital privado, pero sí de acelerar en lo posible esa participación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Andreu, en nombre de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Ministro, le agra-

dezo su respuesta a las inquietudes que nosotros planteamos. Simplemente deseo reiterarle que nos parece necesario que para un plan inversor como éste haya un panorama inversor aceptable, es decir, que haya un panorama despejado que ahora mismo no vemos. Si no está asegurado el gasto el Estado durante los próximos años, difícilmente puede tener credibilidad suficiente el compromiso de inversión por parte de un Ministerio. Nos preocupa enormemente la situación económica en que nos encontramos y la inexistencia de un pacto sobre esa situación económica, que nosotros consideramos absolutamente fundamental para el conjunto de la sociedad española y concretamente para un Ministerio inversor como éste.

Ya que se ha planteado el tema, queremos manifestar nuestra duda más absoluta sobre la posibilidad de que el sector privado invierta en este tipo de actuaciones, por no ser más drásticos en esta posición. Sinceramente, tenemos extraordinarias dudas sobre el beneficio social que puede conllevar, aunque nunca se puede descartar, como usted bien ha dicho, que existan inversores altruistas, pero iría en contradicción con los objetivos que tiene cualquier tipo de inversión y, desde luego, si confiamos demasiado en este tipo de cosas, solamente se invertiría en aquellas actuaciones claramente rentables. Por tanto, nosotros mantenemos una duda extraordinaria en esta cuestión.

Queremos también hacer hincapié en que los mecanismos de un plan director de infraestructuras no solamente deben ser mecanismos de inversión, sino que deben replantearse muchos mecanismos normativos. Debe haber mecanismos normativos tanto sobre el uso del agua como sobre el uso de los vehículos privados, etcétera. Mientras no existan mecanismos normativos de apoyo en este sentido, estaremos ante despilfarros importantes de los recursos que a lo mejor se pueden costear particularmente, pero que socialmente son bastantes difíciles de conllevar. Mientras hagamos un uso indiscriminado del automóvil, por ejemplo, cualquier inversión que hagamos en infraestructuras para el acceso a las grandes ciudades, éstas siempre quedarán obsoletas al poco tiempo. Dado que en las grandes ciudades y en áreas metropolitanas vive más del 50 por ciento de la población española, que es donde se plantean mecanismos de inversión por parte del Plan Director de Infraestructuras en transportes, nos parece muy importante que a los mecanismos de inversión se añadan mecanismos normativos. En ese sentido, creemos que también deben plantearse desarrollar el Plan.

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

El señor **MARTIN MENIS**: Señor Ministro, quiero agradecer que se contemple -me parece que por primera vez- un apartado específico para Canarias, que creo que es necesario. Lo importante aquí es el compromiso del calendario que ha establecido el Ministro; me parece que es francamente importante. Todos estamos convencidos de que esos tres meses es un plazo corto, pero no puede

nacer cojo sin haberse pactado, hasta donde sea posible, con las comunidades autónomas. Repito que el cumplimiento de esa fecha nos parece importante.

El apoyo o no al plan es algo que se discutirá aquí y que dependerá de cómo esté redactado. Estoy bastante convencido de que si se discute es fácil que se llegue a aprobar si no por unanimidad, sí por una gran mayoría, incluso me atrevería a decir que puede ser relativamente fácil aprobarlo por unanimidad. El debate de inversión pública o privada me parece muy claro al hablar de números. Si un inversor fuera muy altruista y se dedicara a hacer inversiones, al final se podría quedar en altruista, pero dejaría de ser inversor, porque no hay empresario que pueda perder dinero durante mucho tiempo. En muchos casos el debate será ficticio, pero creo que todos estaríamos de acuerdo en que es necesario aprovecharlo al máximo.

Por último, también me parece importante el cumplimiento del plan. Deberían fijarse mecanismos que exigieran su cumplimiento y fórmulas para su revisión, para que después no esté sometido a modificaciones unilaterales; es decir, que tengamos un plan y después se realice otra cosa distinta. La idea, como digo, la apoyamos porque nos parece magnífica. Si está consensuada y encima tiene los mecanismos para su seguimiento, el resultado puede ser esperanzador para España, para todas las autonomías españolas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó, en nombre de Convergència i Unió, tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Ministro, aun cuando la alusión relativa a la participación de la financiación privada era bastante directa a nuestro Grupo, no voy a entrar en ella. En su momento se resolverá lo que se tenga que resolver y tendrá razón quien la tenga. Simplemente quiero hablar de la catalogación que ha hecho de mi escepticismo.

Yo no soy escéptico en este aspecto, señor Ministro. Lo que quiero es ser muy realista. Usted ha hablado del plan puente 1994-95, del plan de obras hidráulicas vigente, del plan de costas vigente, del plan de obras en el sector ferroviario en marcha, por lo que podríamos decir que tiene un «colchón» de obras para ir trabajando. Nos parece muy bien. En todo caso, mi escepticismo es en cuanto a las fechas, a fin de dar más seguridad y tranquilidad para que sus equipos vayan trabajando bien y después la Cámara. Usted nos decía al principio que en estos momentos determinados sectores se preguntaban dónde está el Plan Director de Infraestructuras y dónde está el Plan Hidrológico, pues parece que han desaparecido. Yo lo que no quisiera, de ninguna de las maneras, es que fallase, si fallase alguno de los plazos, el primer plazo de tres meses, noviembre, diciembre y enero, de las comunidades autónomas, pues sería preocupante.

También nos comentaba que ahora se retoma la elaboración del PDI porque se ha clarificado el horizonte del presupuesto de 1994. Ya sé que se estaba trabajando en ello, pero parece que ahora se empieza de nuevo. En estos

tres meses, las comunidades autónomas tienen que aclarar su presupuesto para 1994 y también estarán preocupadas por el tema. Entrar en discusiones del PDI, mientras se discuten los presupuestos —después, de 15 de diciembre a 15 de enero hay prácticamente un mes no diré inhábil, pero casi, por la serie de circunstancias que todos conocemos—, resulta preocupante si en enero no ha llegado el Plan Director. Soy realista. Si me dice que en lugar de enero tiene que venir en abril, me sirve, porque usted tiene un «colchón» para ir trabajando, pero cuando trabajemos tenemos que hacerlo bien y no apretados por el calendario, pues entonces será mucho peor.

El señor **PRESIDENTE**: El señor García-Arrecciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Simplemente para decir que comparto la afirmación solemne y rotunda del señor Ministro en cuanto al carácter integral del Plan Director que estamos discutiendo, de este PDI.

Yo comprendo que la propuesta que hace el Grupo Popular viene guiada por el buen criterio de intentar que la discusión de uno de los programas del plan ponga en cuestión la viabilidad o la eficacia del conjunto. Lo que sucede es que introducirse sólo en la discusión del Plan Director desde ese presupuesto yo creo que es una actitud peligrosa. Comparto que hay unos programas de actuación del plan en los que no va a haber ningún tipo de problema para que nos pongamos de acuerdo (actuaciones en costas, I + D y transportes interurbanos), si bien puede existir algunas fricciones en el tema del ferrocarril y ya más problemático es el de obras hidráulicas. Pero lo cierto es que, como he dicho, nosotros nos introducimos en ese debate sin ningún tipo de apriorismo, a excepción de nuestro reconocimiento de que el agua no es de nadie —afirmación que no corresponde a este humilde Diputado sino que es un mandato legal—, aunque también estamos dispuestos a comprender que quienes tienen el agua y se sienten con razón o sin ella dueños de la misma tienen que tener algún trato que les permita visualizar que ésa no es una realidad sostenible, pero a cambio de lo cual puedan tener algún tipo de trato diferenciado en el gran pacto del agua. Por tanto, no presupongo cuál sea el resultado final del debate, para el que mantengo la vocación de consenso que voluntariamente tenemos y a la que parlamentariamente estamos impelidos por no tener la mayoría que hemos disfrutado en otras legislaturas. Lo que sí es cierto es que España tiene una media de casi 700 milímetros por metro cuadrado que están muy mal repartidos puesto que hay regiones que no llegan a los 100 milímetros por año de media y otras que pasan de los 1.000. Y yo creo sinceramente que hay que buscar una solución a ese problema sin ningún tipo de demora; bastante demora ha tenido ya en España el problema de la solución del agua, bastantes servidumbres de retraso económico, social e industrial padecen algunas comunidades como consecuencia de esa circunstancia. Yo creo sinceramente que ha llegado el momento de que, sin más

apriorismo que el comprender que esa situación tiene que tener una respuesta en los próximos años, nos introduzcamos todos en un debate del que, como he dicho anteriormente, no presupongo cuál sea el resultado final. Pero el debate es urgente y yo creo que debe de ir paralelo al Plan Director para mantener el carácter integral de las actuaciones que en él se establecen.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que en estos momentos el señor Ministro debe tener la palabra final para responder a las matizaciones que se han hecho por parte de los Diputados.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Señores Diputados, me han convencido ustedes. Después de escuchar al señor Sedó y al señor Posada yo creo que posiblemente no perdamos nada si aceptamos que es necesario un plazo mayor para el diálogo con las comunidades autónomas. Yo no trataba de hacer brusco ese diálogo, ni mucho menos, sino de poner la presión que es mi obligación poner para que el plan llegue cuanto antes, pero posiblemente sea mejor enunciar un objetivo más realista. En ese sentido, podríamos mantener el escenario de disponer de un plan puente de carreteras a finales de año que, junto con los que ya están elaborados y obviamente dispuestos para ser debatidos, si se desea, nos garantiza tener trabajo para todo el año que viene y seguramente para el próximo, y el objetivo político que por consenso podemos entender enunciado -si es más corto obviamente mejor- podría prolongarse para que el PDI llegase aquí si no a finales de enero como sería mi voluntad, en el transcurso de los meses de febrero y marzo. Lo que sí les quiero decir, señores Diputados, es que eso no le va a quitar ganas a mi Ministerio de que el plan

llegue cuanto antes, ni a ustedes tampoco de discutirlo cuanto antes, pero es posible que la incertidumbre presu- puestaria de las comunidades autónomas también aconseje un plazo de diálogo más largo y que lo que yo había anunciado que podría producirse a finales de enero pueda entenderse razonablemente situado a finales del primer trimestre del próximo ejercicio; si puede ser antes tengan la seguridad de que así será, pero me acojo a las sugerencias prudentes de los grupos que han intervenido en este sentido para no poner el listón demasiado alto y que, por razones que puede que no sean imputables a mi Ministerio sino al diálogo con las comunidades autónomas, generemos lo que pueda parecer como un retraso injustificado o como un incumplimiento de plazos. Pongámonos pues a trabajar y establezcamos diálogo con las comunidades autónomas con el objetivo político de que, a lo más tardar, a finales del primer trimestre del próximo ejercicio la Cámara disponga del Plan Director, con mi intención y deseo de que sea antes, lo cual espero que sea posible.

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

El compromiso del señor Ministro queda pendiente por su sensibilidad ante los problemas importantes que ha manifestado y su compromiso, lógicamente, será tenido en cuenta por esta Comisión a la hora de pedir su comparecencia cuando lo crea oportuno por el Plan Hidrológico y por otros temas importantes que ha manifestado.

Recuerdo a los señores portavoces que, en cinco minutos, Mesa y portavoces se reúnen para fijar el calendario de las próximas reuniones en la sala Istúriz.

Se levanta la sesión.

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