CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994 **V Legislatura** **Núm. 311**

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 24

celebrada el jueves, 13 de octubre de 1994

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración Civil del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 1995 (BOCG, serie A, número 80-1, de 1-10-94. Número de expediente 121/000067):

— **Del señor Subsecretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Llardén Carratalá). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Coalición Canaria (números de expediente 212/001010 y 212/001018) y Mixto-UV (número de expediente 212/000981)** 9276

— **Del señor Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas (Zaragoza Rameau). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Popular (número de expediente 212/001059), Vasco-PNV (número de expediente 212/000965), Mixto-UV (número de expediente 212/000980) y Coalición Canaria (números de expedientes 212/001014 y 212/001005)** 9286

— **De la señora Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda (Narbona Ruiz). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Popular (número de expediente 212/001060), Federal IU-IC (números de expediente 212/001135, 212/001123, 212/001124 y 212/001120), Vasco-PNV (número de expediente**

Página

212/000966), Coalición Canaria (números de expediente 212/001006, 212/001027, 212/001029, 212/001031 y 212/001028) y Mixto-UV (números de expediente 212/000979, 212/000998 y 212/000997). 9303

— Del señor Secretario General para las Infraestructuras de Transporte Terrestre (Pérez Touriño). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Popular (número de expediente 212/001062), Federal IU-IC (números de expediente 212/001122, 212/001125 y 212/001118) y Coalición Canaria (números de expediente 212/001008, 212/001012 y 212/001009) 9319

— Del señor Secretario General para los Servicios de Transporte (Panadero López). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Popular (números de expediente 212/001063 y 212/001064) y Federal IU-IC (número de expediente 212/001119) 9328

— De la señora Presidenta de RENFE (Sala i Schnorkowski). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Popular (número de expediente 212/001071), Federal IU-IC (número de expediente 212/001121) y Mixto-UV (número de expediente 212/000982) 9333

— Del señor Presidente del Ente Público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Abejón Admámez). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Popular (número de expediente 212/001066), Coalición Canaria (número de expediente 212/001021) y Mixto-UV (número de expediente 212/000985) 9340

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

COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1995 (número de expediente 121/000067)

— DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES (LLARDEN CARRATALA), A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DE COALICION CANARIA (números de expediente 212/001010 y 212/001018) Y GRUPO MIXTO, UNION VALENCIANA (número de expediente 212/000981).

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, se abre la sesión de esta Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, en relación con la tramitación del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 1995.

Antes de empezar con el orden del día, quisiera aportar unas orientaciones para el buen funcionamiento de la Comisión, dada la gran cantidad de comparecencias que tenemos. Hay que agradecer al Gobierno —aunque es su obligación— que nos dé toda esta información sobre los presupuestos. En consecuencia, debemos llevar el mayor orden y rigor posible en las intervenciones. Para ello pido la colaboración de los representantes de los grupos políticos y también de los comparecientes, en este caso del Subsecretario de Obras Públicas y Transportes, señor Llardén, e igualmente se lo pediré a los próximos comparecientes.

En primer lugar, hay unas modificaciones en el orden del día debido a la cantidad de comparecencias que tenemos y que son imprescindibles para que cada grupo político pueda opinar adecuadamente sobre los presupuestos. Hemos recibido formalmente la justificación de la imposibilidad de asistencia del Presidente de Telefónica, lo cual significa que se le va a citar —y está dispuesto a acudir, como es lógico— en una fecha próxima que se comunicará a los miembros de los grupos parlamentarios para que todo el mundo sepa en qué momento va a comparecer. También hemos recibido la excusa formal, justificada e institucional, en el sentido de que no va a poder asistir mañana, de la Secretaria General de Comunicaciones. No obstante este problema, abusando de su benevolencia, el Subsecretario de Obras Públicas ha asumido la responsabilidad de, en su comparecencia de hoy, aportar toda la información que sea necesaria para que los Diputados de esta Comisión tengan suficientes datos sobre los temas de que iba a hablar la Secretaria General de Comunicaciones y Presidenta de Hispasat, que afectan a esa comparecencia que se había solicitado. Si es posible hacerlo hoy, se harán las dos actuaciones conjuntamente, es decir, la del Subsecretario en materia de Presupuestos Generales, según la petición de los grupos de Coalición Canaria y Mixto, Unión Valenciana, y a su vez, repito, si es posible hoy, el Subsecretario está de acuerdo en abordar los temas que correspondían a la Secretaria General de Comunicaciones y Presidenta de Hispasat. En caso de que no sea así por cuestión de tiempo o porque los demandantes no estuvieran presentes en la sala (no se ha podido comunicar antes el cambio del orden del día porque se nos ha anunciado oficialmente con cierta premura, hoy mismo, por parte del Ministerio), el Subsecretario ha aceptado la posibilidad de volver mañana para ocupar el lugar de la Secretaria General de Comunicaciones y atender a las preguntas que había motivado esa petición de comparecencia.

En segundo lugar, quiero recordar a las señoras y señores Diputados, para la eficacia de este debate, aunque per-

damos unos minutos —intentaré ser breve—, que estas comparecencias de hoy y mañana son fundamental y estrictamente informativas sobre presupuestos, por lo cual ruego a los intervinientes que se atengan a este planteamiento, a este concepto estrictamente informativo. Se dará un turno de preguntas, según los demandantes, por un máximo de diez minutos y pido también en este caso al Subsecretario que actúe con la misma precisión, no digo con la misma brevedad, y con la misma contundencia a la hora de limitarse a los temas que se preguntan para aportar la información que las señoras y señores Diputados necesitan para poder opinar y colaborar en la elaboración del proyecto de ley de presupuestos. Por tanto, las respuestas del compareciente tienen que ser precisas. Anuncio que en su caso brevísimamente se permitirá un turno de petición de aclaraciones, no turno de réplica, a los solicitantes de las comparecencias y una respuesta concretísima del compareciente. Estas van a ser las normas que vamos a aplicar para los trabajos de la Comisión durante todo el día de hoy y mañana.

Ultimo punto de observaciones —que creo que es mi responsabilidad y la de los miembros de esta Mesa— para facilitar el debate. Los extremos que los intervinientes de los grupos políticos no puedan clarificar adecuadamente en su intervención por falta de tiempo para entrar en detalle, ya que hay que hacer frente a todas las comparecencias, rogamos se nos presenten a la Mesa por escrito para la complementación de la información que precisen. La Mesa de esta Comisión y su Presidente ruega a los representantes de los grupos parlamentarios que presenten por escrito las preguntas sobre las que quieran mayor información, ya que probablemente será difícil darla durante la sesión. Pero también pido a la Administración públicamente (hemos sido siempre muy comprensivos con la Administración y a veces excesivamente tolerantes en cuanto a las respuestas por escrito) que en el plazo máximo de 72 horas se conteste por escrito a las solicitudes de información y de documentación que las señoras y señores Diputados requieran, lo que servirá para ganar tiempo y, al disponer de esos datos, actuar en condiciones adecuadas en los debates presupuestarios que tenemos por delante.

Una vez dadas estas directrices de tipo general, ¿alguien desea hacer alguna observación? **(Pausa.)**

El señor **POSADA MORENO:** Señor Presidente, una observación sobre estos comentarios de carácter general.

Ya que el señor Subsecretario se ha ofrecido para suplir a la Secretaria General de Comunicaciones y dado que no podremos hacer las preguntas ahora —lo que hubiera sido bueno— pido oficialmente en este momento que el Subsecretario acuda mañana, y sugiero precisamente las 11,45, pues parece que no va a poder venir el Presidente de Telefónica.

El señor **PRESIDENTE:** Lo había ofrecido ya el Subsecretario y me parece muy bien. Que conste en acta ya que mañana el Subsecretario asistirá.

El señor **POSADA MORENO:** Para terminar esta intervención, hay preguntas que se van a hacer, como ocurre todos los años, que son imposibles de contestar sobre la marcha y que obviamente tienen que ser enviadas por escrito. Insistimos, como ha dicho el Presidente, en que se cumplan los plazos y aprovecho para recordarle, con toda cordialidad, al Subsecretario, que en una comparecencia de hace diez días, de la Comisión de Presupuestos, prometió una información que todavía no he recibido.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Sobre este punto concreto quería decir al portavoz del Grupo Popular que el martes salió del Ministerio de Obras Públicas esta información y que la hemos dirigido, como suele ser cauce habitual, al Ministerio de la Presidencia, que supongo que después le dará traslado a su grupo. Por tanto, tiene razón en que aún no tiene el señor Diputado la documentación, pero le aseguro que el martes salió del Ministerio todo el conjunto de información que había solicitado. Creo recordar que faltaban únicamente algunos PAIF, pero el resto de documentación estaba.

Señor Presidente, quería hacerle una consulta a nivel particular.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Subsecretario, las consultas a la Presidencia en plena reunión, públicas.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Quería preguntarle, señor Presidente, si con las normas que ha marcado y que yo voy a seguir estrictamente, cabe la posibilidad, dado que somos un ministerio muy grande y comparecen muchos altos cargos para preguntas normalmente muy concretas, de que en tanto que Subsecretario, y de acuerdo con el Ministro, en mi turno de intervención pueda hacer una mínima presentación global del presupuesto, porque si no la Comisión no ve el presupuesto del Ministerio sino veintisiete parcelas diferentes. Me someto a lo que el Presidente diga.

El señor **PRESIDENTE:** El Presidente somete a la consideración de los grupos parlamentarios si están de acuerdo con que el Subsecretario haga una presentación global de diez minutos y a partir de ese momento intervengan, en primer lugar, el señor Mauricio y, en segundo lugar, el señor Chiquillo por parte del Grupo Mixto-Unión Valenciana. ¿Hay algún inconveniente para que el Subsecretario nos presente pedagógicamente su visión de los presupuestos antes de que los demandantes de los distintos grupos políticos puedan intervenir? **(Denegaciones.)** Se lo agradecemos incluso.

Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Agradezco al Presidente y a los grupos la posibilidad que me dan de en diez o quince minutos dar una visión de conjunto. Voy a recordar mis oposiciones

para ver si soy capaz de dar el tema en quince minutos y después responderé a todas aquellas preguntas que las señoras y señores Diputados quieran realizar.

De forma muy breve, el presupuesto que presenta el Ministerio este año, evidentemente, se hace en un contexto económico mejor que el que presentamos el año pasado. Dentro de ese contexto económico ha sido la demanda externa la que ha actuado como motor de la economía y, en la demanda interna, el único subsector que ha mostrado a lo largo del 94 una cierta alegría, si me permiten la expresión, ha sido precisamente el de la vivienda de protección oficial. En cuanto a nuestro presupuesto, evidentemente forma parte del presupuesto del Estado y estaba sometido a una doble constricción. Por una parte, intentar mantener el ritmo inversor en la medida en que influye positivamente en la creación de empleo, que es uno de los grandes objetivos del presupuesto, y, por otra, al mismo tiempo contener el gasto público, de forma que el déficit público pase, según ha dicho el Gobierno, del 5,7 al 5,1. Entendemos que esto se cumple en nuestro presupuesto, que es el que de una forma muy rápida paso a comentar.

Un punto previo, en cuanto al contexto en el cual se mueve el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, es ver qué impacto tiene realmente nuestro presupuesto sobre la economía del país. Hay dos cifras que quizá pueden ayudar a situarlo en la formación bruta de capital fijo, que es uno de los componentes que nos puede permitir ver cómo evoluciona la economía. El 64 por ciento de la formación bruta de capital lo representa el sector de la construcción. Es, por tanto, mayor su peso de lo que es la inversión de las empresas privadas en bienes de equipo. Pues bien, de ese 64 por ciento, el sector de obra pública es aproximadamente un tercio y el sector de vivienda un 45 por ciento. Sobre el sector de obra pública el Ministerio de Obras Públicas representa exactamente el 49 por ciento; es decir, la mitad de la inversión en obra pública del país proviene directamente del Ministerio. Y sobre el sector de vivienda es evidente que el plan de vivienda en el cual el Ministerio pone una serie de créditos, que después veremos, tiene también un peso determinante. Por tanto, efectivamente, en la formación bruta de capital fijo del conjunto de nuestro país nuestro presupuesto, el que vamos a ver ahora, tiene una importancia determinante. Quiero dar un dato. En la estadística que seguimos en el Ministerio de la construcción de viviendas, mediante un acuerdo que tenemos con el Colegio de Aparejadores por el que vamos viendo las licencias que se van produciendo, en el primer semestre del año 94 (por tanto es una información relativamente reciente) este incremento de licencias es del 14,2 por ciento con respecto al año pasado en el mismo período de tiempo. Esto nos da, por tanto, una cierta idea de que efectivamente el sector de construcción, en este caso el sector de vivienda, está teniendo un cierto tirón positivo. Ello nos permite pensar que, para el conjunto del año, el valor añadido bruto de la construcción puede oscilar entre el 1,2 y el 1,5.

Yendo ya directamente al Ministerio he de decir, en primer lugar —y hago referencia a ello porque antes el portavoz del Grupo Popular me lo ha comentado—, que en mi última comparecencia, no ante esta Comisión sino en la de Presupuestos, se me hizo ver por dicho portavoz la necesidad, en algunos casos, de que la información que se diera del Ministerio fuera un poco amplia, del conjunto de entes que abarca el Ministerio y no únicamente del Ministerio como tal, porque entonces tenemos una visión parcial, por incompleta, de lo que hace el Ministerio. Efectivamente, si cogemos la Administración central, Ministerio más organismos autónomos y el conjunto de sociedades públicas estatales que dependen directamente del Ministerio: Renfe, FEVE, Enatcar, Hispasat, etcétera, para el año 1995, el total de recursos gestionados por el Ministerio será dos billones 43.000 millones de pesetas, de los cuales la inversión es el 55 por ciento de esta cifra; es decir, un billón 120.000 millones. Esta es la cifra real de inversión que promueve el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, bien directamente a través de la estructura del Ministerio, capítulo VI, al cual nos referiremos después, bien indirectamente a través de los organismos autónomos, sociedades estatales y entes públicos que dependen directamente del Ministerio. El resto, los 922.000 millones serían los gastos corrientes, dentro de los que están los gastos corrientes del Ministerio y de otro tipo de empresas. Estoy hablando ya del presupuesto del año que viene.

Para tener una visión de conjunto, si a esta cifra le añadiéramos lo que representa la Compañía Telefónica de España, que si bien es una empresa de capital privado mayoritario mantiene, como es público y notorio, un contrato con el Estado, mediante el cual se obliga a realizar determinadas inversiones y a prestar determinados servicios, el impacto, si lo sumáramos al conjunto del Ministerio, nos daría unos recursos de tres billones 300.000, de los cuales un billón 600.000 son inversión. Es decir, que la inversión que se realiza sobre infraestructuras, entendiendo como tal, en un sentido amplio, no sólo de transporte sino también de comunicación, representaría de forma directa el 2,3 por ciento del PIB. Es otro dato que permite situar el impacto económico de estos presupuestos en la economía de nuestro país.

Dicho esto, entrando ya directamente en el presupuesto del Ministerio, objeto, si se quiere, de mayor atención en esta Comisión, el presupuesto consolidado del Ministerio con sus organismos autónomos es de un billón 470.000 millones de pesetas, lo que supone un crecimiento del 3,3 por ciento respecto del año 94. Digo presupuesto consolidado porque he eliminado las dobles transferencias entre el Ministerio y sus organismos autónomos; si no lo hiciéramos, el presupuesto es de un billón quinientos y pico mil, pero entiendo que es incorrecto sumarlo y hay que deducir las transferencias internas. De este billón 470.000 millones, las operaciones de capital suman un total de 987.834 millones, frente a las operaciones de capital que en el año 94 eran 920.269 millones. Es decir, en estas operaciones de capital hay un incremento del 7,3 por ciento, mientras que en los capítulos 1 y 2, es decir los gastos de funcionamiento puros del Ministerio, tenemos una disminución, siempre respecto al año 94, del 2,4 en el capítulo 1 y del 0,3 en el capítulo 2. Por tanto, los gastos de funciona-

miento del Ministerio son comparativamente menores que en el año 94. En operaciones de capital he sumado los capítulos 6 y 7. El capítulo 6, de hecho, es el mismo en los dos ejercicios, es decir, se mantiene la inversión directa del Ministerio en las elevadas cifras del año 94 (hay que pensar que el capítulo 6 del año 94 creció un 16 por ciento respecto del capítulo 6 del año 93) y se incrementan, en cambio, las transferencias de capital. Una parte importante de este incremento de las transferencias de capital viene directamente explicada por la firma del contrato-programa entre Renfe y el Estado. Hago un matiz. De hecho no se ha firmado aún el contrato-programa, pero los presupuestos del Estado que los señores Diputados están examinando contienen ya las previsiones de este contrato-programa que, si no hay ningún problema, va a ser firmado entre el Estado y la empresa explotadora de los ferrocarriles próximamente. De esas transferencias de capital, una parte muy importante va destinada a lo que es el convenio de gestión de infraestructura ferroviaria. Esto es una novedad conceptual en nuestra estructura presupuestaria, ya que por primera vez, gracias al contrato-programa, el Estado asume que el mantenimiento de la red de infraestructura ferroviaria que realiza Renfe realmente lo realiza por cuenta del Estado, de forma que, de acuerdo con las directivas de la Unión Europea, quede más claro y más separado lo que es la labor de la empresa como explotadora de un ferrocarril y la labor del Estado, que es el responsable de la creación y el mantenimiento de la infraestructura. De acuerdo con la organización administrativa actual, la creación de la infraestructura se hace ya directamente desde el Ministerio a través de la Dirección General de Infraestructura Ferroviaria, y el mantenimiento de la infraestructura por motivos de orden práctico lo realiza la empresa explotadora por cuenta del Estado, que le hace llegar una subvención para hacer frente a este capital. Como digo, hay un conjunto de capítulos con los que no voy a cansar a los señores Diputados porque tienen toda la información y salvo que me pregunten en concreto no entraría en este detalle.

Un segundo punto, en esta presentación rápida que estoy haciendo, sería ver cómo se organiza por programas este conjunto de presupuesto que, como hemos visto, crece en media un 3,3 y en operaciones de capital un 7,3. El programa más importante, desde el punto de vista del tanto por ciento, es el de conservación e infraestructura de carreteras que representa, con 442.000 millones, el 30 por ciento, en números redondos, del conjunto del Ministerio. Saben perfectamente los señores Diputados que en el programa está no sólo la inversión sino el conjunto de gastos que origina la gestión de ese programa. El segundo programa importante sería el ferroviario, infraestructura y apoyo al transporte terrestre, que con 393.000 millones, es decir, un 27 por ciento en números redondos, es el segundo programa del Ministerio. El tercer programa, siguiendo un orden jerárquico descendente, sería el de infraestructura hidráulica, que con el 13 por ciento, 196.000 millones, marca la tercera prioridad. El cuarto programa sería el de comunicaciones postales y telegráficas, 182.000 millones. Y el quinto programa sería vivienda, que con 113.000 millones experimenta, por cierto, un incremento respecto del año anterior de aproximadamente un 6 por ciento. Estas serían, *grosso modo,* las grandes prioridades del Ministerio. Evidentemente, dentro de cada uno de los programas (entiendo que en parte esto va a ser objeto de las comparecencias del resto de altos cargos del Ministerio) se puede precisar con mayor detalle qué hay detrás de cada uno de ellos. Quiero indicar no obstante que, como era lógico, el presupuesto del Ministerio de este año, visto a través de estos programas, recoge ya las directrices del Plan Director de Infraestructuras formalmente aprobado por el Gobierno en marzo del año 94 y, por tanto, cada una de las actuaciones (que puedo desglosar si los señores Diputados me lo piden pero por no cansar no lo haré), que están en cada uno de estos programas, recoge las líneas principales de lo que en el Plan director se recogía.

Hay que tener presente —lo digo porque ha habido alguna información en prensa que ha hecho referencia a ello, no de forma inexacta pero sí quizás incompleta, porque leer los presupuestos del Estado es un poco complicado— que el capítulo 6, como he dicho antes, no es la única rúbrica de inversión del Ministerio; la inversión global es la que hace el Ministerio, sus organismos autónomos y sus sociedades estatales. Si lo sumamos así, veremos que el conjunto de inversión para el año 95, como he dicho, es de un billón 120.000 millones de pesetas, encaja perfectamente con la senda presupuestaria que en el Plan Director de Infraestructura se marcaba. Recordemos que, *grosso modo,* el Plan Director de Infraestructuras atribuía a la Administración central, en quince años, unos quince billones de inversión, lo cual nos daba un billón por año. Pues bien, vemos que en el año 95 esta cifra, insisto *grosso modo,* se cumple perfectamente. Evidentemente, el capítulo 6 es inferior a esta cifra porque solamente recoge aquella parte de inversión que va a las direcciones generales del Ministerio. Simplemente un ejemplo. Como conocen bien los señores Diputados, hace tres años Aeropuertos estaba dentro de la estructura del Estado y su presupuesto de inversión aparecía en esta rúbrica. En el momento en que se crea un ente público sigue dependiendo del Estado, sigue siendo inversión pública, pero no aparece en la misma rúbrica presupuestaria. Es evidente que la inversión de los aeropuertos es una inversión pública al igual que hacemos con las carreteras.

Aclarado esto, y como datos más importantes, en el Plan de carreteras de este año hay que destacar los 80.000 millones de conservación, que son la cifra más elevada que nunca hemos tenido en este país para conservación de carretera. Dos datos puedan ilustrar a los señores Diputados. La red de carreteras del Estado en este momento suma unos 20.000 kilómetros (lo sumo todo, autovías, carreteras de otro orden, etcétera) y supone, si esto fuera una empresa e hiciéramos un balance de su patrimonio, unos cuatro billones de pesetas. Es decir, la red de carreteras del Estado, en términos contables, vale ahora cuatro billones de pesetas y dedicamos 80.000 millones a su mantenimiento. Este capítulo de mantenimiento va a ser, ejercicio a ejercicio, cada año más grande, en la medida en que hay que mantener una correlación entre el valor patrimonial de esta red y las inversiones que hacemos. Lo que el Plan de carreteras

va a hacer especialmente este año son los accesos a Galicia, como elemento fundamental, el cierre de la Nacional III (dificultades incluidas en cuanto al proyecto definitivo para uno de los tramos; podemos hablar de ello después si es necesario) y algunos cierres de tramos urbanos de gran importancia como, por ejemplo, la M-40 en Madrid o la autovía del Bajo Llobregat y la pata sur en Cataluña, como elementos un poco *flash*.

En el ferrocarril, la actuación estrella desde el punto de vista de la inversión es, a mi juicio, más que el inicio de las obras de la alta velocidad, que estoy convencido de que a nivel de medios de comunicación es lo novedoso, el fuerte empujón que se le va a dar a la puesta a 220 kilómetros-hora del corredor mediterráneo. Modestamente, como Subsecretario del Ministerio, opino que para la trascendencia de la red del país en estos momentos es fundamental que el corredor del Mediterráneo, mejor dicho, el triángulo Madrid-Valencia-frontera francesa, desde el punto de vista ferroviario, con las inversiones que estamos realizando, alrededor del año 97 estará con doble vía, electrificado y a 220 kilómetros por hora. Esto va a tener, en el conjunto de la infraestructura del país, una mayor incidencia, por ejemplo, de la que ha tenido el AVE Madrid-Sevilla, aunque sea mucho más llamativo el AVE Madrid-Sevilla porque es alta velocidad. Pero en el conjunto del país esta inversión va a ser, yo diría, mucho más capilar hacia el tejido económico porque probablemente va a poner lo que es el triángulo más poblado del país, desde el punto de vista económico y de población, con una red y una infraestructura ferroviaria que no va a tener punto de comparación con la que existía en el pasado.

No obstante, hay alguna cuestión que querría señalar. Las prioridades del Ministerio no son en carreteras, a pesar de que sigan teniendo el presupuesto más importante. Las prioridades desde un punto de vista político y de crecimiento habría que situarlas, en primer lugar, en ferrocarril, como he dicho; en segundo lugar en vivienda, que experimenta un crecimiento importante, manteniendo el plan de vivienda y anunciando ya que cuando termine este plan, que si no me equivoco termina el 31 de diciembre de 1995, el Gobierno deberá haber aprobado y presentado al Parlamento, en su caso, un nuevo plan de vivienda que recoja ya los objetivos del futuro; y en tercer lugar la política hidráulica. Se mantiene la inversión en la Dirección General de Obras Hidráulicas y se incrementa de forma importante la aportación que hacemos a las confederaciones hidrográficas. Si sumamos estas dos cifras vemos cómo la inversión en agua experimenta un crecimiento importante. Después y como punto de referencia, respecto a las inversiones en algunos de los entes que dependen del Ministerio y que, repito, por la estructura presupuestaria figuran en los anexos pero no en las columnas fundamentales, las más importantes serían la que realiza Renfe como sociedad, como empresa, que será del orden de unos 90.000 millones de pesetas este año, la inversión que realizan los puertos del Estado y que estaría alrededor de los 50.000 millones de pesetas, y la inversión que realizan los aeropuertos, el Ente Público AENA, que rondaría los 68.000 millones de pesetas. Doy estas tres cifras porque no aparecen directamente en la columna de los presupuestos, aunque sí en los anexos. Como vemos, sumadas estas tres cifras son prácticamente 200.000 millones de pesetas que se invierten directamente en el sector de la inversión en infraestructuras.

Hay un elemento novedoso este año en el presupuesto, que puede pasar desapercibido, y es que dentro del presupuesto de AENA, del Ente Público de Aeropuertos del Estado, y de acuerdo con una modificación de la ley de presupuestos, se han cambiado a la baja las tarifas de aterrizaje de las compañías que operan dentro del marco de la Unión Europea, y esto está conforme a las directivas para ir acercando nuestras tarifas a lo que es la media de la Unión Europea. La estructura tarifaria de nuestro país mantenía unas tarifas —hasta cierto punto es parecido a lo que pasaba en el sector del teléfono— relativamente elevadas en viajes internacionales, por lo que estamos laminando a la baja estas tarifas —no de golpe para evitar problemas de tipo presupuestario pero sí paulatinamente— lo que va a permitir que nuestra comunicación con el extranjero sea más competitiva y lo que influye directamente en el sector turístico que, como es bien sabido, es uno de los principales componentes de nuestra balanza comercial. Esto aparece en la letra pequeña del presupuesto de AENA.

Dicho esto, puedo entrar en el detalle del conjunto de entes públicos, en la inversión que realizan, en todos los datos relativos a ellos, pero casi preferiría quedar a disposición de los señores Diputados para que comenten aquellos aspectos que les parezcan más importantes.

Si me lo permite, señor Presidente, querría hablar sobre los fondos de cohesión, que son un punto importante, que no aparecen directamente en los presupuestos del Estado y creo que vale la pena que los explique a los señores Diputados. En la Conferencia sectorial de política fiscal se explicó por la Administración central y se llegó a un acuerdo con las comunidades autónomas en relación con fondos de cohesión, y antes de que me lo pregunten explico cómo esto se vehicula en nuestro presupuesto. Hay un acuerdo con las comunidades autónomas mediante el cual 40.000 millones de pesetas que van a venir —esperamos que vengan— de Bruselas, vía fondos de cohesión, van a ir directamente a las comunidades autónomas. Estos 40.000 millones de pesetas corresponden, en números redondos, 10.000 millones para grandes proyectos de infraestructuras y 30.000 millones para lo que hemos denominado proyectos medioambientales. Este dinero no va a circular por los presupuestos del Estado, es decir, no están recogidos explícitamente en ninguna partida de los presupuestos del Estado, pero es dinero que nuestro país va a recibir de la Unión Europea y que el Gobierno y el conjunto de comunidades autónomas han acordado que vaya directamente a las comunidades autónomas para hacer frente a proyectos de estas comunidades autónomas que habrán sido previamente —por decirlo así— homologados o puestos de acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas, fundamentalmente, y presentados ante Bruselas. Repito, 10.000 millones para grandes proyectos de infraestructura y 30.000 millones para medio ambiente, que a su vez se subdividen en 15.000 millones para temas de reforestación, con la cola-

boración del Ministerio de Agricultura, y otros 15.000 millones para temas de saneamiento y residuos. Este dinero, que va a proyectos de comunidades puestos de acuerdo con la Administración central y presentados a Bruselas, no aparece en los presupuestos del Estado ni, por tanto, en los presupuestos del Ministerio. Sin embargo, son 40.000 millones más que va a haber de inversión pública en nuestro país, en este caso ejecutada por comunidades autónomas, pero que, repito, no están recogidos en los ingresos del Estado por fondos de la Unión Europea. Por eso lo aclaro. Es decir, se trata de un dinero que evidentemente viene de los fondos y sabemos su conjunto global, pero mientras que el ingreso que va a hacer el Estado para la Administración central sí está recogido en los ingresos, este otro ingreso —en términos técnicos— sería extrapresupuestario pero perfectamente cohonestado entre la Administración central y las autonomías. Quería aclarar esto, señor Presidente, y le agradezco que me haya concedido diez minutos más.

El señor **PRESIDENTE:** Antes de dar la palabra al señor Mauricio, en nombre de Coalición Canaria, que ha sido el primer demandante de esta comparecencia, voy a hacer un ruego al señor Subsecretario. Ha hecho un esfuerzo, en 20 minutos, por darnos una visión general de los presupuestos. Yo no he tenido tiempo de comprobar en mi casillero —y pido por tanto la confirmación de mis compañeros Diputados de esta Comisión— de si disponemos de esa información tan detallada, que ha resumido en 20 minutos. Si se ha distribuido, perfecto; si no, ruego al señor Subsecretario que tenga la amabilidad de distribuirla a los grupos parlamentarios para que con mayor rigor —rigor en cuanto a detalle me refiero— podamos opinar sobre esas propuestas de inversión del Ministerio.

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Señor Presidente, creo que hoy no ha podido ser distribuida la información. Yo tengo aquí un borrador, poco menos que con notas manuales, pero el Director General de Presupuestos, que me acompaña, me indica que en 48 horas tendremos este borrador pasado a limpio y, por tanto, la información que yo he resumido, efectivamente, con muchísimo más detalle sería entregada a los señores Diputados. Sería un informe del Ministerio sobre los documentos oficiales de presupuestos del Estado, los mismos, pero resumido y más ordenado.

El señor **PRESIDENTE:** Acepto en nombre de la Comisión esa oferta, aunque por curiosidad sería muy aconsejable que tuviéramos el mismo documento con las notas del señor Subsecretario. Sé que no va a ser así, pero nos damos por satisfechos con tener la información general.

Sin más dilación, porque vamos ya cortos de tiempo, el señor Mauricio, en nombre del Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra.

El señor **MAURICIO RODRIGUEZ:** Señor Presidente, aceptando la recomendación de brevedad, teniendo en cuenta los límites de tiempo que tenemos, empezaré por agradecer al señor Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas y Transportes la información y el esfuerzo pedagógico que ha hecho, así como la posibilidad de que en 48 horas tengamos esos datos y algunos otros que a nosotros, desde un punto de vista particular, nos podrían interesar y a los cuales me referiré.

Dada la brevedad del tiempo y teniendo en cuenta que otros altos cargos van a pasar por la Comisión, sólo me voy a referir, dada la asistencia del señor Subsecretario y, por tanto, que puede dar una visión más global de los temas...

El señor **PRESIDENTE:** Señor Mauricio, perdone que le interrumpa. No sé si es una cuestión técnica o su voz, pero se oye poco. Por favor, aproxímese más al micrófono.

El señor **MAURICIO RODRIGUEZ:** Me aproximo, señor Presidente, y sigo asumiendo las recomendaciones que S. S. considere convenientes para que se entienda mejor mi intervención.

Señor Subsecretario, nosotros estamos preocupados —para ir a una cuestión concreta, dada la limitación de tiempo— por que el Congreso y el Senado, el Parlamento español, acaba de aprobar en el mes de julio la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias. Yo creo que es un importantísimo avance en la consideración de una comunidad de carácter insular, alejada, que tiene problemas muy complejos, entrelazados entre sí, que desde el conjunto de los ministerios se le da un tratamiento global, y cuanto más desde el Ministerio de Obras Públicas hay que darle un tratamiento global a esa situación específica. Por ejemplo, cuando estamos hablando de los fondos de cohesión europeos, habría que tener en cuenta que las grandes vías, las grandes infraestructuras de conexiones europeas que prevén los reglamentos europeos, consideran también la posibilidad de conexión de regiones insulares alejadas como una cuestión de carácter estratégico importante. En esa línea, la Ley del REF entra en una serie de consideraciones que no voy a generalizar ahora, pero sí mencionaré algunas que se refieren en particular al Ministerio de Obras Públicas. Nosotros no vemos claramente (no sé si es por falta de información, y le agradeceríamos que nos la facilitara) cuatro o cinco cuestiones, que son muy urgentes, del REF en relación al Ministerio.

Respecto a puertos y aeropuertos aparece la posibilidad de una gestión diferenciada con revisión de tarifas, que es una política general, como acaba de explicar, pero que en el caso de Canarias tiene unos problemas específicos de competitividad de zona que hay que considerar, y no sé si se va en esa dirección. En la bonificación y subvenciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías se plantea la compensación, teniendo en cuenta el principio de continuidad territorial con la península. Las partidas que nosotros hemos observado no dan ni para la quinta parte de la continuidad territorial. Respecto a las subvenciones, por ejemplo, a los temas del agua, de la energía, de políticas hidráulicas alternativas, teniendo en cuenta que los fondos de cohesión sí prevén en temas medioambientales, yo no sé si las inversiones para la desalinización de aguas que

para Canarias es vital, tanto en Tenerife como en Gran Canaria, están previstas presupuestariamente, pues yo no termino de encontrar las suficientes.

Hay un tema sobre el que, en último término, quisiera transmitirle la angustia que tienen hoy todos los grupos políticos canarios (estoy hablando del Partido Popular, del Partido Socialista y del Grupo de Coalición Canaria), que hemos tenido un reciente debate en Canarias sobre este asunto. En unas islas con unas dimensiones territoriales tan limitadas, el problema del transporte público empieza a convertirse en dramático, sobre todo en zonas de mayor extensión territorial. Ahora se acaba de hacer el contrato-programa con Renfe, del que usted ha informado muy bien. Hay un esfuerzo inversor y de subvención enorme del Estado, que yo apoyo y apruebo porque me parece muy importante, como lo hay a los consorcios de Madrid y de Barcelona, subvenciones a los transportes de Valencia, etcétera. Esa línea, que supone más de 200.000 millones, según he visto, para la financiación de esos programas en el conjunto del territorio peninsular, me parece una política inevitable, necesaria y, por tanto, una buena inversión y una buena subvención.

El artículo 8.° del REF habla del transporte público terrestre en Canarias y lo considera, por primera vez, un servicio público esencial teniendo en cuenta la situación dramática en la que estamos. Por otra parte, en el artículo 12 se prevé el plan de carreteras de Canarias. A su vez se establecen unas compensaciones teniendo en cuenta, yo diría, que unos errores de concepto han hecho que Canarias prácticamente no haya participado en el I Plan Nacional de Carreteras. Las cuestiones más precisas van dirigidas a que la financiación de los transportes públicos terrestres en Canarias tiene una protección mínima. Si a Canarias, como no es el caso, pero para ser un poco ilustrativos, sólo le correspondiera la subvención por la participación que tiene por población o el producto interior bruto, porque nosotros no tenemos Renfe, etcétera, obtendríamos alrededor de 10.000 millones de pesetas; tenemos menos de 1.000. No es un problema de hacer el reparto de los presupuestos del Estado con el criterio de que las políticas sectoriales estén siempre en función de un reparto por porcentajes de población o lo que sea. Pero en este caso, en la situación límite en que se encuentra este problema en Canarias, teniendo en cuenta el artículo 8.° del REF que establece los consorcios insulares de transportes, la insularización, pensamos que es necesario su incremento. El Gobierno autónomo de Canarias está haciendo un esfuerzo; está dispuesto a duplicar para este próximo año el esfuerzo en la insularización, en la subvención de los transportes, y no es una regla muy generalizada en el Estado que sean las comunidades autónomas, son más bien los ayuntamientos y el Estado los que entran en esas políticas. Si la comunidad autónoma está dispuesta a hacer esos esfuerzos y sacrificios en proporción al problema, yo diría que el Estado no está cumpliendo el artículo 8.° del REF. Recientemente el Senado ha aprobado, en el debate que ha habido sobre políticas autonómicas, instar al Gobierno a que desarrolle y dé cumplimiento a las previsiones contenidas en la Ley del REF de julio de 1994. Yo creo que el artículo 8.° no está recogido con la previsión presupuestaria suficiente, y el tema de carreteras nos preocupa excesivamente porque tenemos un retraso tremendo. Acerca de los datos que ha dado el Subsecretario sobre 20.000 kilómetros en Canarias, estamos muy por debajo de esa proporción. En los grandes programas de circunvalación de Santa Cruz y Las Palmas, sobre todo, aparte de otros proyectos, quisiéramos que hubiera una voluntad de colaboración e inversión. Lo que pasa es que si en el acuerdo del REF se decía que la compensación del Estado, como mínimo, es el 50 por ciento por ingresos del REF, yo tengo el cálculo (no sé si me equivoco, me gustaría la información del señor Subsecretario), podría ser del orden de 13.000 a 14.000 millones de pesetas y, sin embargo, no veo que llegue a ese nivel la inversión en infraestructuras en carreteras.

Como no quisiera ser pesado ni pasarme del tiempo recomendado, en cualquier caso, si alguno de estos datos, en los que sería muy complejo entrar, pudiéramos comentarlos directamente con el señor Subsecretario en los próximos días estaríamos dispuestos, para no ahogar a esta Comisión ni agotar el tiempo ni la paciencia de SS. SS. por escuchar problemas de una comunidad alejada a la que normalmente se le presta poca atención, aunque últimamente estamos empezando a notar que se le presta una mayor atención. En cualquier caso, quiero terminar destacando que el señor don Antonio Llardén, Subsecretario de Obras Públicas y Transportes, nos ha dado anteriores muestras de sensibilidad para esa nueva situación de comunidad insular alejada.

El señor **MARTINON CEJAS:** Señor Presidente, el señor Mauricio ha hecho referencia a la opinión del Partido Popular y del Partido Socialista en Canarias. Sobre el Partido Popular no tengo nada que decir, allá él, pero querría explicar en la Comisión, por si hubiera alguna duda, que el señor Mauricio en modo alguno es el portavoz de la opinión de los socialistas canarios. Será portavoz de los intereses que representa en esta Cámara, pero de ninguna manera de los socialistas canarios.

El señor **MAURICIO RODRIGUEZ:** Pido treinta segundos, señor Presidente, para hacer una aclaración, pero no voy a entrar en polémica.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Martinón, en esta Comisión cada uno sabe a quién representa, a qué grupo parlamentario, a qué electorado y, por tanto, no vamos a entrar en polémica. No vamos a entrar en si uno está más acreditado o más respaldado para defender intereses de una determinada región u otra; cualquiera tiene perfecto derecho. El señor Mauricio cree que ha hablado en nombre del Grupo de Coalición Canaria, que ha sido el que ha pedido la comparecencia.

El señor **MAURICIO RODRIGUEZ:** Señor Presidente, pido 15 segundos. Seguramente el señor Martinón se quedará satisfecho y así evitamos la polémica. Sólo quiero decirle que he intentado hacer un elogio al Grupo Popular y al Grupo Socialista por su sensibilidad en los te-

mas canarios, porque en el debate que ha habido en el Ayuntamiento de Las Palmas, la semana pasada, los representantes del Grupo Popular y Socialista han dicho que respaldaban las propuestas que se hicieran allí. Pero si ésta no es la cuestión, retiro lo que he dicho sobre el Partido Socialista. En ese caso, el señor alcalde de Las Palmas, del Grupo Socialista, se ha pasado en su manifestación sobre lo que pudiera opinar su grupo en el Congreso de los Diputados y, por tanto, retiro lo dicho.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Mauricio, entiendo que el señor Martinón pospone esa discusión para transmitirla a su Grupo Socialista en Canarias y ustedes, en Canarias, discutan lo que tengan que discutir. Si tiene algo que añadir el señor Martinón, le doy 10 segundos.

El señor **MARTINON CEJAS:** Intervendré muy brevemente, señor Presidente, por si no se me ha entendido bien.

El señor Mauricio ha llegado a expresar en esta Comisión lo que es la opinión del Partido Popular en Canarias, allá el Partido Popular, y del Partido Socialista en Canarias. Simplemente he intentado decir que la opinión del Partido Socialista en Canarias, en Aragón y allí donde estemos la expresa el propio partido, no una persona de otro partido.

En segundo lugar, esta especie de bendición acerca de nuestra sensibilidad sobre los temas canarios me parece, por suavizar la expresión que pensaba utilizar, improcedente; simplemente. No le acepto a él como juez asignador de sensibilidades sobre los temas, ni canarios, ni de ningún otro lugar. Cada uno de mis compañeros en Canarias defiende lo que estiman conveniente para los intereses que nosotros representamos, que son distintos, evidentemente, de los que él representa.

El señor **PRESIDENTE:** El celo que cada uno puede tener en defender los intereses de su región es muy importante y muy de alabar, pero existe un procedimiento orgánico que cada uno sabe cómo aplicarlo en su región y en esta Cámara. Y en esta Cámara habíamos hablado de pocas réplicas, para tratar de avanzar en los temas que nos preocupan: información sobre la propuesta ley de presupuestos para el año 1995. Y ya habrá tiempo para esos debates sin ningún tipo de problemas.

Tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO:** No pensaba intervenir en semejante incidente, pero creo que no me queda más remedio que hacerlo, coincidiendo más con el portavoz socialista que con el de Coalición Canaria. Yo creo que sería buena cosa que todos los portavoces tuviéramos siempre presente que representamos a un partido que se ha presentado a unas elecciones y tiene un electorado detrás y que no pretendiéramos representar nunca los intereses, ni de toda la nación, ni de toda la región, ni de toda la ciudad, ni de la totalidad de un colectivo que nunca representamos.

En cuanto a lo que dice que se ha decidido en el Ayuntamiento de Las Palmas o que se ha dicho allí, eso no puede salir del ámbito del Ayuntamiento. Aquí son los grupos nacionales los que marcan su postura cada uno. **(El señor Mauricio Rodríguez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Cerramos este debate. Lo siento, señor Mauricio.

Queda todavía la intervención del Grupo Mixto, Unión Valenciana, que había solicitado también la comparecencia del señor Subsecretario.

Tiene la palabra el señor Chiquillo.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** En primer lugar, quiero agradecer la presencia del Subsecretario de Obras Públicas. Para que no haya ninguna duda, voy a decir que represento a 85.000 ciudadanos de la provincia de Valencia y a 45.000 de la ciudad de Valencia y voy a hablar en su voz y como representante de Unión Valenciana; así no hiero sensibilidades, ni puede recriminárseme. Después de esta modesta aclaración de los votos que me apoyan y que avalan mi presencia aquí, voy a exponer una serie de dudas que tengo sobre el Plan director de infraestructuras y otros extremos de este importante Departamento que, como bien ha explicado el Subsecretario, contempla gran parte de las inversiones reales de los presupuestos generales del Estado del año 1995.

Para ser breve, voy a ir haciendo las preguntas bien claras y el Subsecretario, si puede, que me conteste, si no hoy, lo más pronto posible; quiero tener acceso a esas contestaciones que son de importancia.

Yendo directamente al grano, en primer lugar, quiero preguntarle: ¿Para cuándo tiene previsto su Departamento finalizar el denominado Plan Felipe, que afecta a varias obras viarias de infraestructura en la ciudad de Valencia y el cinturón metropolitano de la ciudad de Valencia?

También querría preguntarle, a título informativo y orientativo, qué porcentaje de ejecución de las inversiones en obras públicas se ha producido en 1994, aproximadamente, en la Comunidad Valenciana.

Pasando a temas directamente relacionados con los presupuestos de este año, querría recordarle que, año tras año, los proyectos de vital importancia para la economía agrícola productiva de nuestra Comunidad se siguen posponiendo en el tiempo. Me voy a explicar. Yo le pregunto: ¿Por qué sigue trasladándose en el tiempo proyectos como el embalse Arenós, Azuébar, distintas obras hidráulicas que son de importancia vital para la Comunidad Valenciana? El barranco de Carraixet. ¿Para cuándo ese impulso definitivo? Y que no año tras año vayamos observando cómo en el año 1990 ponía para ejecución 1993-1994; en 1994, 1997-1998, y el año que viene pondrá 1999-2000. Esta es la primera pregunta que querría formularle.

Como usted ha hablado anteriormente de todos los extremos que ocupa su Departamento, querría preguntarle respecto a los pasos a nivel de Renfe. La Comunidad Valenciana es una de las que más pasos a nivel cuenta del Estado español; algunas estimaciones hablan de casi 200. Querría saber cuántos piensa suprimir en el próximo ejercicio, en el ámbito territorial de la Comunidad Valenciana, dentro del proyecto que habla de supresión de pasos a ni-

vel, el Programa 513.A, infraestructura del transporte mediterráneo, que prevé unas inversiones para 1995 de algo más de 7.000 millones.

Otra pregunta, en relación con la cual el año pasado presentamos la pertinente enmienda, es si tiene previsto, por lo menos, elaborar o encargar un estudio relativo a una unión, por vía de autopista, entre Madrid y Valencia, como ha venido reclamando —y me consta que el Ministro lo tiene en cartera, por lo menos, la petición— la Cámara de Comercio y la Confederación Empresarial Valenciana. Y cuándo se va a impulsar definitivamente el eje que une Valencia-Sagunto-Somport-Bau con Burdeos.

Si usted dice que uno de los grandes proyectos de este año es el corredor mediterráneo que va a unir Madrid-Valencia con Barcelona y Francia, ¿tiene previsto darnos una alegría en el planteamiento de que también pueda hacerse extensible este corredor, por la importancia turística y agrícola, desde Valencia a Alicante?

También querría pedirle que me informara si tiene alguna previsión, algún estudio o posible inversión en el puerto de Valencia, dada la importancia que tiene el acceso norte al puerto de la ciudad de Valencia, fundamental para la economía exportadora de nuestra Comunidad, que permita el ansiado acceso norte al puerto. Saldría muy beneficiada la ciudad, área metropolitana, y, en general, toda la economía de la Comunidad, por cuanto facilitaría la salida de muchos de los productos, descongestionando el «bypass» y beneficiando, al mismo tiempo, Merca Valencia, la empresa municipal de transporte, la futura ciudad del transporte de la ciudad de Valencia y, por supuesto, al mismo puerto central de «containers» más importante de España.

Querría preguntarle si en el puerto de Castellón tiene alguna previsión de inversión, porque en Valencia observamos constantemente, por la labor de su Ministerio, que, mientras se dan cifras astronómicas a otros puertos del Estado español, de lo cual yo me alegro personalmente, ya sea Bilbao o Barcelona, se niegan aproximadamente unos 15.000 millones, que podrían ser los necesarios para el acceso norte al puerto de Valencia, y apenas 2.500 para el puerto de Castellón, sabiendo la importancia que tiene para el sector textil, calzado, azulejo, etcétera, tan importante para la economía de la Comunidad Valenciana y del Estado español.

Hablando de inversiones en vivienda, ¿tienen previsto algún tipo de cofinanciación con la Generalitat Valenciana?

Otra cosa que alarma enormemente a muchos ciudadanos de la ciudad de Valencia, a los que yo represento, es la subvención al transporte en áreas metropolitanas. Se firman contratos-programas, de los que ha hablado el compañero canario, con Madrid y Barcelona, con una sustanciosa financiación, y yo tengo cifras que señalan que, mientras Madrid y Barcelona reciben 24 pesetas por viaje por su hecho diferencial metropolitano, la ciudad de Valencia, que también sufre un hecho diferencial metropolitano de 44 municipios, tan sólo recibe seis pesetas. Y la Empresa Municipal de Transportes de Barcelona, que afecta al área metropolitana, recibe 10.000 millones; la de Valencia, tan sólo 660. ¿Se piensa cambiar, incrementar o, con un poco de mala suerte eliminar esa cantidad?

¿Se va a contemplar algún tipo de ayuda al Consorcio Valenciano de Transportes, que agrupa a ese gran cinturón de la ciudad de Valencia?

En líneas generales, éstas son las preguntas más importantes. Si he ido muy deprisa y quiere que le repita alguna o que se las pase por escrito, gustosamente lo haré.

Una aclaración. Sobre los fondos de cohesión, usted ha comentado que 40.000 millones no entraban vía presupuestos. Daba a entender que los 142.000 millones que se reflejan son excepto esos 40.000; serían, en total, 180.000 los millones de los que se beneficiaría el Estado español: 40.000, de comunidades autónomas, y 142.000.

El señor **PRESIDENTE:** Me permito, como paisano, decir que su apellido Chiquillo, señor Diputado, no tiene nada que ver con que se acabe de incorporar a la Cámara y con ser, además, el Diputado más joven de la Cámara. Le damos la bienvenida en esta Comisión.

También tengo que hacer una advertencia: Algunas de las preguntas que ha formulado al Subsecretario el señor Diputado está previsto que sean contestadas, sobre todo en el aspecto de política hidráulica, por el Secretario de Estado de Política Territorial, don José Alberto Zaragoza, que va a venir a continuación. Por tanto, si el señor Subsecretario quiere aportar alguna información, perfecto; si no, el señor Diputado puede estar tranquilo, porque después hay varias comparecencias, solicitadas por los distintos grupos parlamentarios, referentes a obras hidráulicas, tema en el que, como digo, usted ha pedido algunas precisiones al señor Subsecretario.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** Yo las he formulado, porque él, al exponer los planteamientos y objetivos del Ministerio, los ha comentado.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Llardén Carratalá): Gracias, señor Presidente.

Contestando a las dos preguntas que se me han hecho, diré, en primer lugar, al señor Mauricio, de Coalición Canaria, que, efectivamente, en el Ministerio de Obras Públicas existe en estos momentos una preocupación, valga la expresión, personalizada, en cuanto a la Comunidad Canaria. Hay un conjunto de inversiones del Ministerio que tienen especial incidencia en esta Comunidad, por darse el hecho insular que la caracteriza o la singulariza.

A este respecto, recuerdo en voz alta al Presidente de la Comisión que tengo pendiente una comparecencia, a petición del Grupo Popular, que hace referencia al análisis detallado de la inversión del Ministerio por comunidades autónomas. Quizá ese sería el momento en el cual podríamos abordar —porque tampoco tengo aquí en este momento los datos regionalizados— el conjunto de inversiones que se ha hecho —eso serviría también para contestar a la pre-

gunta que me hacía el señor Diputado de Unión Valenciana— en las regiones, porque, repito, en este momento no tengo aquí todos los datos.

Sí quiero decir al señor Mauricio que dentro de los presupuestos de este año hay una especial atención a los aeropuertos. La inversión del Ente Público AENA en los aeropuertos canarios —hablo ahora de memoria— debe ser del orden de 20.000 a 30.000 millones de pesetas; dicho de otra forma, más del 50 por ciento de la inversión de AENA está localizada en las Islas Canarias, una parte importante en la Comunidad Balear y el resto en otros sitios.

En segundo lugar, dentro del apartado hidráulico y de depuración de aguas, al cual, efectivamente, otros dos altos cargos del Ministerio van a poder responder después con mayor detalle, diré que hay una importante inversión en Canarias. En el presupuesto de 1995 sí está contemplada una partida específica para lo que es el convenio de carreteras, a la que él correctamente aludía. Efectivamente, existe un compromiso del Gobierno, a través del Ministerio de Obras Públicas, con la Comunidad Canaria para realizar un conjunto de proyectos en materia de infraestructura terrestre. Que no se haya realizado antes —en parte el señor Mauricio lo ha comentado— se debe a que, por mor de la Ley de Transferencias, las carreteras quedaban fuera del ámbito formal de competencias del Ministerio de Obras Públicas y, por tanto, nos resultaba, incluso, imposible actuar, desde el punto de vista presupuestario; la Intervención del Estado no hubiera aceptado un desvío de fondos a obras públicas de carreteras en Canarias. Con los acuerdos que se han firmado, esto ya es factible y —hablo ahora de memoria— creo que en el anexo de inversiones hay una partida de 8.200 millones de pesetas exactamente para lo que son las carreteras en Canarias, partida que va por una vía de inversión diferente de la inversión directa que realiza el Ministerio en otras comunidades, en la medida en que hay que salvar ese escollo, llamémosle formal, de la falta de competencia.

Alguna otra cuestión concreta que me ha planteado el señor Mauricio, preferiría contestársela por escrito, porque no tengo en la cabeza ahora las cifras. Pero quiero decirle que, efectivamente, al margen de aeropuertos y de depuradoras, hay una importante inversión prevista en carreteras que debería ejecutarse conjuntamente con el Gobierno canario.

Desde la óptica del Gobierno y del Ministerio de Obras Públicas, al que directamente represento, está claro que la red de carreteras, digamos, de interés general del Estado en Canarias, formalmente no existe, por lo que hemos dicho de la Ley de Transferencia de Competencias, pero es evidente que hay que hacer un esfuerzo público de inversión desde la Administración central para poder comunicar, como mínimo, los grandes centros con lo que son los puertos y aeropuertos, que cabe entender que entra dentro de esta red de interés general y, por tanto, colaborar a la inversión que el Gobierno canario, en su caso, pueda hacer en lo que es la red más estrictamente local. Compartimos ese problema y por eso aparece en los presupuestos del Estado una cantidad específica para actuar en carreteras en ese terreno.

Al señor Chiquillo, Diputado de Unión Valenciana, tengo que decirle que una parte importante de los temas que me ha expuesto va a poder ser contestada inmediatamente, bien por el Secretario de Estado de Infraestructuras o por otros altos cargos, y, por no repetir, no voy a entrar en ellos.

Sí le voy a hacer dos aclaraciones a dos temas concretos. Uno es el de los estudios de la autopista Madrid-Valencia. En realidad, el Gobierno lo que tiene decidido es el cierre de la autovía entre Madrid y Valencia, lo cual, en mi modesta opinión, va a hacer innecesaria una autopista, que debería ser, en todo caso, prácticamente paralela; no tendría sentido doblar la inversión.

Otra cosa es cómo está el proyecto de este cierre. Aunque, sin duda, el Secretario de Estado, don José Antonio Zaragoza, comentará este tema, sí quiero adelantar, a modo de resumen, que el proyecto de cierre contemplaba tres tramos, para entendernos: el paso del Júcar, el paso del Cabriel y el tramo intermedio. En el paso del Júcar, no hay ya ningún problema de tipo medioambiental, existe un proyecto definitivo que está elaborando el Ministerio, perfectamente consensuado con todos los organismos que tienen algo que decir al respecto, con declaración de impacto ambiental, y está pendiente de licitación. Este es el tramo que en la jerga del Ministerio era el tramo número 1. Del tramo número 2, que es el tramo central que muere en Minglanilla, fue aprobada la licitación y la contratación en el pasado Consejo de Ministros, concretamente el viernes pasado, hace cuatro días. Este es un tramo de unos 20 kilómetros, creo recordar que con una inversión de 10.000 o 12.000 millones de pesetas. Por tanto, está ya prácticamente en marcha.

Donde está en estos momentos centrado el problema formal de trazado y de obra posterior es en el tramo que intenta salvar el río Cabriel, que es el tramo 3, el que va de Minglanilla al Cabriel, que, como los señores Diputados conocen, está en discusión, en la medida en que el proyecto de trazado que el Ministerio tiene previsto ha sido impugnado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Como estoy seguro de que sobre esto el Secretario de Estado de Infraestructuras, especializado en esta materia, va a hablar, salvo que el señor Diputado me lo pida, no me extenderé más, aunque estaría en condiciones de hacerlo.

El otro tema que me ha comentado, y que aclaro con todo gusto, es el de fondos de cohesión. Efectivamente, del total de fondos de cohesión que nuestro país espera recibir a lo largo del año 1995 de la Unión Europea, que estoy de acuerdo en que pueden ser aproximadamente 180.000 ó 190.000 millones —sabe el señor Diputado que hay una horquilla en función de los diferentes proyectos y de lo que los otros tres países consuman—, en números redondos 100.000 millones van a parar a la propia Administración central del Estado, 50.000 millones a las administraciones locales, a los ayuntamientos, y 40.000 millones a las comunidades autónomas. Los ingresos que van a parar a la Administración central del Estado están lógicamente recogidos en los ingresos del Estado y para entendernos van al Tesoro Público. He aclarado que 40.000 millones van a ir

a las comunidades, pero mediante este acuerdo entre las comunidades, el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Agricultura, estos 40.000 millones son los que figuran técnicamente en los presupuestos del Estado, aunque, evidentemente, van a formar parte de este flujo. Por tanto, la suma total esperamos que sea del orden de 180.000 a 190.000 millones. El que no tengamos la suma exacta se deriva, directa y exclusivamente, de que es Bruselas la que aprueba definitivamente los proyectos y les da la calificación de medioambiental, infraestructuras, o no.

En el año 1994, como dato complementario —y hablo de memoria, pero tengo reciente mi comparecencia ante la Comisión de Presupuestos, sobre este tema—, el Gobierno central presentó proyectos al Fondo de Cohesión, y fueron aprobados, por un importe total de 145.000 millones de pesetas, de los cuales, la aportación que hacía el Fondo era de 126.000 millones. Año 1994, datos consolidados. Por lo tanto estas cifras para 1995 son estimativas pero, evidentemente, vamos a poner todo nuestro empeño en que todos los proyectos que presentemos sean aprobados y redunden en beneficio de la tesorería de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos o de la propia Administración central.

El problema fundamental, como bien sabe el señor Diputado, recae más bien en que es Bruselas la que hace de juez de si ese proyecto reúne las características que el reglamento del Fondo de Cohesión ha establecido. Por eso, a priori no podemos decir: estos proyectos van a ser aprobados con toda seguridad. Habrá que presentarlos, luchar por ellos e intentar que se recojan.

Hay otro tema de carácter general presupuestario que creo oportuno contestar yo ahora; es lo que se refiere al Plan Felipe.

Efectivamente, dentro del Plan Felipe tenemos el Plan de Transporte de Cercanías. Le doy dos cifras globales y la de la Comunidad Valenciana, porque ésta sí que la tengo a mano. El conjunto del Plan de Transporte de Cercanías supone una inversión total de 60.300 millones de pesetas. Hablo en todo el Estado. De estos 60.300, llevamos ya ejecutados, por tanto terminados, 43.116 millones de pesetas. Están en estos momentos en ejecución otros 7.458 y falta contratar, lo van a ser en este ejercicio presupuestario, 9.804 millones de pesetas. Este es el conjunto del Plan Felipe. Todo está ejecutado o en ejecución.

En el caso concreto de la Comunidad Valenciana, de este total correspondían a cercanías 6.196 millones de pesetas, de los cuales se han ejecutado 5.288 y están en ejecución en este momento los 907 restantes. Por lo tanto en la Comunidad Valenciana —y respondo a la pregunta concreta— no quedaría ya nada para contratar. Evidentemente, la obra está en curso, no quiere decir que esté terminada. Pero no quedaría ya nada para contratar. De todas formas, estoy abierto a dar al señor Diputado más infromación escrita, si me la requiere.

El señor **PRESIDENTE:** Quiero anunciar, en primer lugar, que se confirma lo que al principio de la reunión hemos comentado en cuanto a la adaptación del orden del día, con la aceptación del Subsecretario: mañana va a sustituir a la Secretaria General de Comunicaciones para poder preparar un debate adecuado y monográfico sobre este tema. Queda, por lo tanto, aprobado que mañana, a la misma hora en que estaba prevista la comparecencia de la Secretaria General de Comunicaciones, intervendrá el señor Subsecretario.

En segundo lugar, las peticiones de comparecencia solicitadas por algunos grupos políticos en materia de directores generales de costa y calidad de aguas van a ser contestadas por el Secretario de Estado de Política Territorial. Es decir, aquellos portavoces de grupos políticos que han solicitado la comparecencia de directores generales para preguntas más concretas y específicas van a ser contestados por el Secretario de Estado de Política Territorial.

Agradecemos al señor Subsecretario su presencia y disponibilidad, le esperamos mañana y seguimos con nuestro orden del día.

— DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS (Zaragoza Rameau). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (número de expediente 212/001059), VASCO-PNV (número de expediente 212/000965), MIXTO-UV (número de expediente 212/000980), COALICION CANARIA (números de expediente 212/001014 y 212/001005).

El señor **PRESIDENTE:** A continuación pasamos a recibir al Secretario de Estado de Política Territorial, a petición de cuatro grupos políticos.

Si el Secretario de Estado de Política Territorial está en la sala, señor Zaragoza, le ruego que se aproxime a la Mesa.

Señorías, seguimos con media hora de retraso en nuestro orden del día, por lo que insisto en la brevedad y en la concreción.

Damos la bienvenida al Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, don José Alberto Zaragoza, y por orden de presentación de las solicitudes de comparecencia, tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular, el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO:** Damos nuestra bienvenida también al Secretario de Estado y en esta intervención del Grupo Popular, que pretendemos que sea corta y concisa, yo voy a hablar de la cuestión general de la Secretaría de Estado. Realmente, en el tema presupuestario tiene menos trascendencia y mi compañera Loyola de Palacio hablará del tema específico de la Dirección General de Obras Hidráulicas y de todo lo relacionado con el agua.

Para ser muy concreto y obedecer a esta convocatoria, que es la de hacer preguntas para los presupuestos y no entrar en disquisiciones, en primer lugar me gustaría decirle que quisiera tener un conocimiento un poco más completo de la división de plantillas que tiene entre la Secretaría de Estado y las dos direcciones generales. A mi modo de ver,

hay una mala técnica presupuestaria en que todo el personal se adscribe a la Secretaría de Estado y luego no se adscribe a las direcciones generales; realmente hay una escasa subida de personal. A mí me gustaría saber si ha habido reducción del personal o variación de la composición el año 1995 con respecto a 1994.

En cuanto al capítulo VI, que es interesante en estas dos direcciones generales porque se refieren a estudio, lo primero que vemos es una fuerte disminución en los planes de infraestructura. El año pasado el superproyecto de grandes ciudades era de 514 millones y este año pasamos a 364 millones. Hay un descenso importante. Yo querría saber por qué ha ocurrido esto. Por ejemplo, con esos 180 millones que había para el año 1994 ¿se han llevado a cabo ya los estudios que se pretendían hacer y por eso se pueden bajar 132? ¿Qué tipo de estudios? ¿Qué se está haciendo en ese capítulo?

Si hablamos de las inversiones reales de la otra Dirección General, la de Planificación Territorial, también nos encontramos con que hay otro descenso: se pasa de 495 a 351 millones; un descenso bastante grande, casi un 30 por ciento. ¿Cuál es el motivo? Ahí veo que existen una serie de proyectos que fueron importantes en la Ley de Presupuestos de 1994 y que en 1995 tienen unas cantidades muy pequeñas: de políticas y estrategias, planificación intermodal, evaluación e infraestructura del transporte, evaluación de infraestructura hidráulica, etcétera. ¿Quiere decir que esos proyectos se dan ya por terminados y se están pagando simplemente restos? En 1995 comienzan otros, como planificación e infraestructura del transporte, que son nuevos este año. Yo querría conocer qué hay detrás de palabras como «desarrollo, políticas y estrategias» o «estrategias nodales»; es decir, qué se está investigando ahí.

En planificación de infraestructuras hidráulicas hay un proyecto nuevo, que comienza con 70 millones, que sería interesante saber a qué se están destinando. ¿Esto es lo que acompaña al Plan Hidrológico Nacional? ¿Son los planes de cuenca?

Además, hay algunos proyectos, nuevos también, que parecen interesantes y querríamos saber más de ellos, como, por ejemplo, concertación y ordenación territorial, a lo que se destinan 115 millones; coordinación territorial con otras administraciones, que me parece importantísimo, y a lo que sólo se destinan 20 millones, y un sistema de información territorial, con 340 millones para todo el proyecto, que empieza con 85, y quisiéramos saber exactamente lo que se pretende.

Para no consumir más tiempo, cedo la palabra a mi compañera.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora De Palacio.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI:** Voy directamente a la cuestión.

Señor Zaragoza, hace poco tiempo hemos oído las declaraciones del señor Ministro diciendo que este año se iba a hacer un esfuerzo en una serie de áreas, y una de ellas era concretamente la de obras hidráulicas. Sin embargo, cuando leemos los presupuestos nos damos cuenta de que no hay tal, y ello lo afirmamos por cuanto en la Ley de Presupuestos Generales del año 1994 lo que se planteaba como inversión a realizar en 1995 —en esas previsiones plurianuales que aportan siempre los presupuestos— eran 165.000 millones de pesetas y este año la ley de presupuestos del año 1995 nos dice que esos 165.000 millones previstos en 1993, en 1994 resulta que en la Ley de Presupuestos del año 1995 se ven reducidos a 157.000 millones de pesetas, que son 8.000 millones menos. Si a esto le añadimos el IPC, etcétera, nos encontramos con que hay una caída de más del 5 por ciento en inversiones en obras hidráulicas.

Y todo esto en un momento de sequía horroroso, en que se han visto las enormes carencias que tenemos en España en el terreno de las infraestructuras hidráulicas y, sobre todo, cuando hay un ministro que dice lo contrario. Pero, además, nos damos cuenta de que en este momento los compromisos de gasto para 1995 están en torno a los 122.000 millones de pesetas. Y si hablamos de lo autorizado y dispuesto sobre el año 1995 resulta que estamos hablando de 65.000 de esos 157.000 millones de pesetas que tenemos planteados, lo cual quiere decir que ya tenemos más del 40 por ciento, no sólo como compromiso de gasto, sino ya autorizado y dispuesto. Esto es, quizá, lo que explica que al leer la memoria nos encontremos con que para este año 1995 se plantee que no se va a iniciar ningún embalse de regulación, que no se va a iniciar ninguna obra en defensa y encauzamiento, que no se va a iniciar ninguna obra en grandes conducciones y obras complementarias, que tampoco en cuanto a planes especiales de abastecimiento ni en infraestructuras insulares y tres cuartos de lo mismo podemos decir en cuanto a nuevos regadíos y mejora de regadíos. A nosotros nos parece que, en la situación en la que estamos, plantear que no sólo no se va a iniciar nada este año que viene, sino que, según dicen los documentos, tampoco en 1994 se ha iniciado nada ni se prevé que se inicie nada, es muy grave, aunque explicable, en función de la escasez de fondos y de los compromisos adquiridos en este terreno en años anteriores.

Por tanto, yo quiero que nos diga cómo es que en 1994 y 1995 no se inicia ninguna obra en todos esos capítulos importantísimos y cómo se explica que en un aspecto esencial para nuestro desarrollo, como son las infraestructuras hidráulicas, donde reiteradamente estamos viendo las carencias que tenemos, este año no sólo no se aumente la dotación, sino que, al revés, sufra una disminución respecto a lo previsto el año pasado.

El año pasado gran parte de su intervención la destinó a explicarnos el famoso plan puente 1993-1994, donde nos explicaba cómo se iba a poner en marcha un volumen de inversiones de más de 700.000 millones de pesetas. Quiero preguntarle cuál es exactamente el balance que hace de esos más de 700.000 millones de pesetas. ¿Qué volumen de inversiones se ha puesto en marcha? ¿Qué porcentaje de ese plan puente se ha llevado a cabo?

Dicho esto, paso a un segundo capítulo. ¿Cómo presupuestan ustedes? Lo pregunto porque cuando un Diputado intenta seguir año tras año lo que ustedes nos dicen —y

partimos de la base de que yo siempre me creo lo que aportan sus documentos; son ustedes los que tienen la información— tiene que hacer un ejercicio altamente complicado porque se da cuenta de que de un año para otro cambian los criterios de presupuestación, y me explico. En los años 1993 y 1994 contemplaban dentro de los indicadores los proyectos en preparación, los proyectos a iniciar y los proyectos en ejecución y, además, contemplaban otro capítulo que era de proyectos terminados o a punto de terminar: «presas terminadas o en reparación con obras». Ese capítulo, en 1995, en la ley de presupuestos que vamos a aprobar para el año que viene, no sólo desaparece, sino que cuando se hace un seguimiento de los embalses que en su cuadro nos plantean como obras realizadas presupuestadas uno ya no entiende nada; no se entiende cómo una cosa tan difícilmente movible como una presa, puede modificarse de esa manera.

Ustedes, en los presupuestos para 1995 nos plantean que hay proyectos en ejecución, en el año 1993, 66; en 1994, 87, y para el año 1995, 73. En la Ley de Presupuestos para 1994 ustedes decían, en cuanto a presas en ejecución, que para 1993 había 19 y para 1994, 14. Ahora nos hablan de 66 para 1993 —de 19 pasamos a 66— y de 87 para 1994. Después de meditar mucho he pensado que quizá es que aquello que antes llamaban presas terminadas o reparación con obras, lo han sumado y, por tanto, han cambiado los criterios de presupuestar; lo que pasa es que no hay una sola explicación al respecto. Es una deducción que yo hago y sobre la que le pregunto, porque, además, aunque se sumen, tampoco cuadra. Y si se toman las inversiones en el anejo y se cuentan, una por una, tampoco sale el número de presas. Y si entonces se va uno a ver qué dicen las publicaciones que tienen en ese Ministerio, se encuentra que también catalogan como embalses —quizá ésa es la razón— los collados, es decir, que en un embalse donde no sólo está el cierre principal, sino que hay unos cierres laterales, eso lo ponen en una especie de relación. Yo, francamente, creo que a la hora de hablar de embalses en ejecución habría que hacerlo de una manera más clara y, sobre todo, explicarnos por qué saltamos de 19 y 14 a 66 y 87 y si es que ese salto se debe a que embalses que ya están terminados, presas que ya están concluidas y a falta de cuestiones de puro detalle ahora se incorporan también al concepto de «en ejecución». ¿En función de qué criterio, por qué han cambiado la manera de presupuestar?

Pero todavía hay otra cuestión aún más grave y más complicada. Si se mira un mismo proyecto, nos encontramos con que de un año para otro puede costar el doble o disminuir su precio en la mitad, y estoy hablando del proyecto global, del costo global, no de las anualidades. Le voy a dar unos cuantos casos muy concretos. Por ejemplo, las inversiones en sitios tan concretos, como en la cuenca del Tajo, en los abastecimientos a la Sagra, Algodor, Tarancón y Toledo, nos encontramos con que disminuyen de un año para otro en una cifra que no es ni mucho menos menor —y se la voy a decir en cuanto encuentre el dato exacto—, cuestión que no sólo se produce ahí, sino que se produce en otra serie de obras.

El abastecimiento de la comunidad de la Sagra en la Ley de 1994 estaba presupuestado en 11.414 millones de pesetas. He aquí que la Ley de 1995 consigue una rebaja que deja ese mismo proyecto en 3.669 millones de pesetas. Ya me explicará: o sus técnicos calculan muy mal o aquí pasa algo. Si en vez de hablar de esto hablamos, por ejemplo, del Aragón y del Irati en la Ley de 1994 se presupuestaban 20.000 millones y en la Ley de 1995 —estamos hablando de totales— nos quedamos en 12.700. Así hay más ejemplos, pero la siguiente cuestión en relación a cómo presupuestan es lo que ustedes contemplan como inversiones para el año siguiente. Normalmente son proyectos que se arrastran de un año para otro, por cuanto son obras que reclaman una maduración en el tiempo. Lo que no se entiende muy bien es cómo, por ejemplo, y para no salirnos del abastecimiento de la comunidad de la Sagra en la cuenca del Tajo, en la Ley de Presupuestos del año 1994 se hablaba de una anualidad de 1.319 millones de pesetas para 1995 y en este año hablamos de 76. Pero es que si nos referimos al Guadiana, las inversiones en la Ley de 1994 eran de un total de 7.232 millones para 1995 y este año nos rebajan a 3.834; cuestión que tampoco se entiende. Cuestiones como, por ejemplo, un proyecto muy concreto como es el de regadíos y el Canal de las Dehesas, en el año 1994 se totalizaba en 2.074 millones de pesetas y en este año aumenta en un 30 por ciento su costo. No es mala la desviación: 2.600 millones de pesetas.

Así podemos hablar de cómo presupuestan ustedes, por ejemplo, en el Segura —y es una de las cuencas, junto con la del Tajo y la del Guadiana, que tienen más problemas de sequía y falta de infraestructuras— en la Ley del año 1994 se hablaba de una inversión global en 1995 de 1.643 millones, pero este año se quedan en 948. Otro ejemplo concreto. El embalse de las Arenas estaba presupuestado en 3.351 millones en la Ley de 1994 y este año se duplica su costo: 6.000 millones de pesetas.

Con esto quiero decir que no terminamos de entender —por lo menos yo no lo entiendo— a qué obedecen unas variaciones tan sustanciales que hay veces que van del 100 al 300 por cien de un año para otro en un mismo proyecto, además de la cuestión de volumen de las inversiones en las distintas cuencas concretas; es decir, que hay unas previsiones que de un año para otro no se cumplen, y en proyectos concretos hay unas variaciones de esa magnitud.

Siguiente cuestión. Ponen como cláusula de estilo en la memoria —se lo digo porque todos los años aparece lo mismo— un parrafito en el que se habla de la entrada en vigor de la nueva Ley de Aguas, que cada vez es menos nueva. Lo que pasa es que, como no la aplican, sigue siendo novedosísima. Desde enero de 1986 plantea algo sobre lo que todo el mundo está de acuerdo, como es el ciclo integral del agua y habla de actuar con la misma eficacia en las aguas superficiales y en las subterráneas. Lo de las subterráneas se les olvida todos los años, salvo en esta «entradilla». He buceado y he buscado por ahí y las inversiones en aguas subterráneas este año siguen siendo francamente escasas, sobre todo si se comparan con las aguas superficiales. Pero no es sólo eso, sino que reclamaría otra cuestión: la vigilancia y control. ¿Qué personal tiene dedi-

cado a vigilancia y control en las distintas cuencas, en su conjunto, para toda España, excluyendo, evidentemente, el Pirineo Oriental y la cuenca que es competencia de Galicia? Porque, según me dijo el señor Laguía, Presidente de la Confederación Hidrográfica del Duero, para una cuenca tan «pequeña» como es el Duero, no llegaban a 15 las personas que tenía, y eso explicaba muchas cosas; explica la cuestión de las denuncias y de los riegos clandestinos.

Tercera cuestión que también tiene que ver con la Ley de Aguas que ustedes pregonan al principio, pero que luego no cuenta: restauración hidrológicoforestal de las cuencas, artículo 40 h) de la Ley de Aguas. En restauración hidrológicoforestal introducen una partida de 5.490 millones para el año que viene. ¿Cuántas hectáreas son? Por si acaso, no se cuantifica. A ojo le voy a decir cuántas son: no llegan a 10.000. Estamos hablando de cabeceras de cuenca, de sitios con dificultad en su reforestación y estamos hablando de reforestar con unas especies adecuadas que no siempre son las más baratas.

Si tenemos en cuenta que este año han ardido más de 400.000 hectáreas, de las cuales más de la mitad eran arbolado y prácticamente en torno a la mitad estamos hablando de arbolado en zonas que eran cabecera de cuenca, nos damos cuenta de que, con un poco de suerte, dentro de 15 ó 20 años reforestaremos lo que ha ardido este año, si siguen con ese ritmo tan rápido, España será un erial. Espero que me diga, además, en función de lo que le acabo de decir, qué es lo que ha pasado con lo que contemplaban en cuanto a restauración hidrológicoforestal en el plan 1993-1994.

Paso ya muy rápidamente a cuestiones concretas que aparecen en el proyecto de ley. En cuanto a defensas y encauzamientos, antes le decía que hay dos cuestiones: no se va a iniciar nada en el año que viene, según se plantea, no se ha iniciado nada en este año 1994. Quiero preguntarle por qué, si es porque no hay dinero o porque consideran que no es necesario, que ya está todo puesto en marcha, lo cual, con las últimas lluvias que ha habido en Levante y hace bien poquito en Cataluña, no parece nada razonable, no parece que sea ésa la situación. Además, hay una cuestión muy curiosa, y es que dicen que está presupuestado terminar en este año 1995 siete kilómetros, con un costo de 7.500 millones; es decir, siete kilómetros que van a tener un costo de más de mil millones de pesetas por kilómetro, cuando el costo medio de los otros proyectos que están en ejecución está en torno a los 80 ó 90 millones de pesetas, no llega a los cien millones.

La siguiente cuestión son las grandes conducciones. Quiero decirle lo siguiente. En la Ley de 1994 decían que en el año 1993 se iban a terminar 163 kilómetros y que en el año 1994 se iban a terminar 142. Pues este año nos explican que en 1993 sólo se han terminado 60 y en1994 sólo se van a terminar 13 kilómetros, es decir, que de los 300 planteados para terminar estos dos años no se van a terminar, según lo que aquí se dice, nada más que 65, o sea, un 80 por ciento menos de lo que se debiera terminar. Pero es que no es sólo eso, es que, además, con los costos, curiosamente, en este caso sucede al revés, los rebajan de una manera tremenda. En la Ley de 1994 el costo medio por kilómetro eran 800 millones de pesetas y en la Ley de 1995 el costo medio está en torno a los 200 millones de pesetas. Me gustaría saber cómo han conseguido esa rebaja sustancial, si es que en 1994 estaban presupuestando mal o es que ahora lo están haciendo muy bien. Eso es lo que me gustaría saber, porque una rebaja de este tipo no parece muy fácil.

Desarrollo y control de planes de recursos hidráulicos. Con esto, ¿qué es lo que se financia y qué quiere decir este capítulo específico? Quiero señalar en infraestructura insular que es asombroso que no se empiece nada ni en 1994 ni en 1995.

Entramos en «nuevos regadíos». Pero, si se examina la ley de presupuestos, tanto para el año 1993 como para 1994, en lo que hacía referencia al año 1993, que estaba ya casi completado, nos encontramos con que nada de eso se contemplaba. No se contemplaban, en absoluto, 412.000 hectáreas de nuevos regadíos. Y lo que le pregunto es: ¿estas 412.000 hectáreas de nuevos regadíos qué fueron, los decretos de antes de las elecciones de junio de 1993 o de dónde salen esas 412.000 hectáreas? Es decir, ¿se trató nada más que del electoralismo de antes del día 6 de junio de 1993? ¿Con qué criterios se han establecido estas nuevas hectáreas de regadío? ¿En qué zonas están situadas exactamente las 412.000 hectáreas? ¿Se ha pensado para qué cultivos?

Paso a estudios e informes. Perdone que me alargue un poco, pero es que, como lo presentan de una forma bastante complicada, hay que preguntar y éste creo que es el sentido de estas comparecencias.

En la Ley del año 1994 se hablaba de un coste total en estudios e informes de 6.374 millones de pesetas y en la ley de presupuestos del año 1995 se dice que para el año 1994 va a haber 21.681 millones de pesetas. Es decir, vuelvo a lo que les decía al principio de cómo presupuestan ustedes. Casi se multiplica por cuatro; tenemos un 350 por ciento de desviación, lo cual no está mal.

En abastecimientos —y con esto concluyo— no se inicia nada y no sólo no se inicia nada —según dicen— para 1994 y para 1995, sino que algo que se contemplaba en la Ley de 1994, una de las inversiones en el Tajo, como he dicho antes de Algodor y de toda esa zona, se ver reducida de manera importantísima, se ve reducida en una cuarta parte en cuanto a la inversión. Además, concretamente en la cuenca del Júcar, nos encontramos con que se contemplaban en la Ley de 1994 los abastecimientos a la comarca de Las Marismas y Alizanti, con 12.000 millones de pesetas, y esa partida desaparece en este año, de un plumazo.

Se me había olvidado una cosa que no puedo por menos que señalar, porque es una cuestión muy importante, el pacto del agua de Aragón; pacto del agua de Aragón con el cual se comprometió el propio Ministro, señor Borrell en Nuévalos, el 3 de marzo de 1993; pacto del agua de Aragón que, hasta donde yo sé, se contemplaba de manera muy importante, si no totalmente, en el plan 1993-1994; pacto del agua de Aragón que no aparece, en absoluto, reflejado en los Presupuestos generales del Estado para el año 1995, donde únicamente aparecen las inversiones relativas al embalse del Val, con una cantidad tampoco extra-

ordinaria y, además, en este año, hasta la fecha, que yo sepa sólo se han certificado mil millones de pesetas, cuando había un proyecto de invertir este 3.300 millones. También hay unas obras en el río Esera que aparecen reflejadas para el año 1995 con la ridícula cifra de 10 millones de pesetas. Todo lo demás no existe en los presupuestos para el año 1995. Es decir, todo lo demás del pacto del agua de Aragón que es todo, que es el recrecimiento río Esera, que es Vista Rues, que es Monte Aragón, que es Jánovas, que es La Loteta, que es Mularroya, etcétera, no se contemplan para el año 1995, y parece ser que no hay una previsión de cara al futuro de hacer nada de cara al cumplimiento del pacto del Agua de Aragón. Por tanto, yo le pediría una explicación también respecto al pacto del agua de Aragón, respecto al tipo de compromiso y a por qué están incumpliendo lo que era un compromiso del señor Borrell y lo que ha sido una demanda de todas las fuerzas políticas de Aragón.

El señor **PRESIDENTE:** No habiendo presente nadie del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), pasamos a dar la palabra al señor Chiquillo, en nombre de Unión Valenciana.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** En primer lugar, quiero agradecer la presencia del Secretario de Estado de Política Territorial, señor Zaragoza, y puesto que en la anterior comparecencia me han remitido a ustedes —pidiendo perdón al resto de los señores miembros de la Comisión—, voy a repetir alguna pregunta, porque así ha sido como me lo han indicado.

Querría que me aclarara algunas cuestiones referentes a los Presupuestos Generales del Estado, que dependen directamente de su Secretaría y que afectan al ámbito territorial de la Comunidad valenciana, que me consta que usted ha visitado hace poco y habrá tomado buena nota.

En primer lugar, presentaré el ruego de que se declare de interés general —o no sé qué otro procedimiento— la dichosa autovía Madrid-Valencia, para que se acortara su plazo de ejecución y no tuviéramos que soportar que una obra que empezó a principios del siglo acabe a principios del siglo que viene. Y en los Presupuestos Generales del Estado, por diversos motivos, va prorrogándose su finalización desde hace muchos años. Por tanto, la primera preocupación es la autovía Madrid-Valencia y usted habrá constatado esa enorme preocupación.

En segundo lugar, querría saber si su Ministerio tiene previsto, por lo menos, la elaboración de un estudio de viabilidad o de expectativas de realizar algún tipo de inversión que mejore las comunicaciones de la Comunidad valenciana, para buscar la salida natural al puerto de Valencia, que mejore las comunicaciones con Andalucía y Aragón.

También querría conocer qué inversiones tiene previstas su Departamento para el transporte metropolitano de las áreas de Valencia y de Alicante, por su hecho metropolitano diferencial y, sobre todo, en ese gran apartado que aparece en sus programas, si podría explicar, en líneas generales, los proyectos más importantes englobados en el apartado «varios, regiones», dentro de las inversiones reales que prevé el Estado para 1995, dotadas con algo más de 350.000 millones de pesetas.

Después están las preguntas en las que me han remitido en la anterior comparecencia para que se las efectuara al señor Secretario de Estado. Es lo referente a las obras hidráulicas varias en la Comunidad valenciana, porque hemos observado, analizando los Presupuestos Generales del Estado de los últimos seis o siete años, cómo la mayoría de proyectos en que figura el plazo inicial, por ejemplo, en el año 1991, al final pone el año 1994, y cuando se llega al año 1994 se ve que el plazo final es en el 1998, y cuando no en el 1999 o cuando no desaparecen de su consignación presupuestaria. Me estoy refiriendo a las obras hidráulicas que este verano se ha dado cuenta la sociedad valenciana que son imprescindibles, y que no llegan, de presas, embalses, barrancos, y otro tipo de infraestructuras hidráulicas que son imprescindibles para el futuro de la Comunidad valenciana y que no merecen ser prorrogados en el tiempo, sino que deben ser ejecutadas con la mayor urgencia posible.

Le he preguntado sobre la autovía Madrid-Valencia y si en su Departamento conocen un estudio que le ha remitido la Cámara de Comercio y la Confederación empresarial valenciana sobre, por lo menos, un estudio de viabilidad de una autopista Madrid-Valencia. Quisiera saber qué opinión le merece y si piensa considerar o ampliar ese estudio que se ha remitido por parte de sectores importantes de la Comunidad valenciana.

También me gustaría saber cuándo se impulsará definitivamente —y si puede ser en el año 1995— el eje Valencia-Somport-Burdeos y si en el trazado (como se ha comentado a nivel de medios de comunicación y por el propio Ministerio) Madrid-Valencia hacia Barcelona y Francia pudiera entrar en los cálculos de su Ministerio el ampliar el tren de alta velocidad al tramo Valencia-Alicante, por la importancia agrícola y turística que supondría para el desarrollo de la Comunidad valenciana en el contexto del Estado español.

También me gustaría saber, porque ha tenido mucha repercusión a nivel nacional y sobre todo a nivel autonómico, qué piensa hacer usted ante la demanda continua e insistente de invertir en el acceso norte al puerto de Valencia, que permitiría que la terminal de «containers» más importante del Estado español tuviera un acceso más directo y más fácil para sus mercancías. Me gustaría saber por qué presupuesto tras presupuesto se niega esa inversión y las inversiones para el puerto de Castellón.

En líneas generales éstas son las preguntas más importantes. Es evidente que, como se ha dicho y usted se habrá dado cuenta sobre el terreno, la Comunidad Valenciana sufre un déficit muy importante en infraestructuras y desde Unión Valenciana pensamos —y muchos valencianos así lo consideran— que ese déficit en infraestructuras bien de vías férreas de infraestructuras terrestres así como de obras hidráulicas debe ser corregido en lo posible. En la situación de crisis que estamos sabemos que es difícil, pero esperamos que se intenten abordar esas carencias con la máxima brevedad posible.

Por eso sugeriríamos, pediríamos, rogaríamos e imploraríamos que esas inversiones retardadas a los años 1998, 1999 y 2000 sean abordadas lo antes posible, en los años 1995 ó 1996.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra, en nombre del Grupo Mixto, el señor Albistur, que había pedido la comparecencia del Director General de Obras Hidráulicas y que lógicamente habíamos dicho que respondía el Secretario de Estado de Política Territorial. **(Pausa.)** No está el señor Albistur.

Tiene la palabra el Grupo de Coalición Canaria, que igualmente había pedido la comparecencia del Director General del Plan Internacional de Transportes de Grandes Ciudades, así como de Planificación y Concertación Territorial.

Tiene la palabra el señor Martín Menis.

El señor **MARTIN MENIS:** En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia del Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, don José Alberto Zaragoza, en esta Comisión.

Intentando ser breve, por la prisa que tiene la comisión, voy a intentar exponer en muy pocas líneas el problema que preocupa a Coalición Canaria dentro de los presupuestos y dentro del área de responsabilidad del Secretario de Estado, a ver si nos pueden clarificar la política de cara a preparar nuestras enmiendas.

El subsecretario nos decía antes que el presupueso del ministerio correspondía al desarrollo del Plan Director de Infraestructuras, cosa que parece lógica aun cuando el Plan Director de Infraestructuras esté en esta Comisión del Congreso para su estudio, pero indudablemente la política presupuestaria se corresponde con esos criterios genéricos del plan director.

Nosotros hemos dicho que el plan director —lo dijimos en su día en la comparecencia del ministro— nos parece una buena idea; es necesario tener un plan director a 15 o 20 años que permita que las grandes políticas de infraestructuras tengan una línea continua y tengan unos objetivos; pero también exponíamos en esa intervención que cuando el plan de infraestructuras se refiere a Canarias, y se nota en el documento, lo único que hace es recoger al final de cada capítulo lo que se piensa hacer en Canarias; si uno intenta sacar del plan de infraestructuras una visión global de política para un archipiélago, se da cuenta de que no existe. Las acciones no están entrelazadas, no se busca una política común ni se buscan unos ejes de desarrollo que sí marca para el territorio de la España peninsular, para lo cual sí se marcan unos ejes y unas claves de qué se pretende potenciar. Sin embargo esas claves no existen en el plan cuando se trata del archipiélago, son las genéricas de todo el territorio español, pero indudablemente ésas quiebran cuando se trata de un archipiélago pequeño, alejado y fragmentado en siete islas, problema que entiendo además conoce perfectamente el secretario de Estado.

Cuando hay que llevar esa política a los presupuestos encontramos que nos pasa lo mismo. Las acciones presupuestarias en Canarias vienen de diferentes lugares y de diferentes acuerdos.

En estos momentos, desde hace muy poco tiempo tenemos un régimen económico-fiscal nuevo aprobado definitivamente, que parece establecería las líneas genéricas que debe tener el Gobierno con Canarias y que se marcan en este régimen económico-fiscal. Quizá por el poco tiempo transcurrido desde la aprobación de la ley a los presupuestos no vemos que haya una correspondencia que indudablemente habrá que ir sentando con los años.

En el régimen económico fiscal vemos artículos como el de los principios de la libertad de transporte y la baja de tarifas en transporte o el transporte marítimo y aéreo de mercancías, que crea la necesidad de una compensación para que el principio de continuidad territorial se dé también entre la península y Canarias; o el artículo 8, de transporte público terrestre, que creo es fundamental, donde se reconoce al transporte público regular de viajeros el carácter de servicio público esencial y donde textualmente dice: El transporte público regular de viajeros se configurará como un transporte integrado de carácter insular y accederá a la financiación prevista en los Presupuestos Generales del Estado para el transporte colectivo urbano de superficie.

Por otro lado, en el plan de Infraestructuras habla de la concepción de áreas metropolitanas. Considera ahí una sola área metropolitana en la isla de Gran Canaria; en la isla de Tenerife no lo considera. Ha habido una gran polémica incluso a nivel político. Parece que todo el mundo está de acuerdo en que es necesario que se cree otra área metropolitana; tendríamos dos áreas metropolitanas y debería haber unos planos intermodales de transporte de esas áreas metropolitanas, pero el propio REF habla más que de áreas metropolitanas del carácter insular y de resolver un problema insular de transporte público necesario como alternativa a una política de carreteras que no podrá resolver con transporte privado todos los problemas orográficos, los problemas de densidad, los problemas de territorio débil, territorio que recibe un enorme impacto en todas las infraestructuras.

Por tanto, hace falta una política para combinar esta política marcada en el régimen económico fiscal (en el artículo 8, de transporte público terrestre, y en el artículo 12, financiación con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de las infraestructuras, como la de carreteras) con el propio Plan Director de Infraestructuras para crear una política específica y entonces ir poniendo aquellos «inputs» que hacen falta en cada una de las partidas presupuestarias para responder a esa política.

Esto habría que combinarlo, indudablemente, porque no se entendería una política de transporte público y una política territorial integral del archipiélago con la península sin tener una política determinada de puertos, de aeropuertos, de carreteras y de costas y no políticas puramente puntuales en las que puertos del Estado establece su política, aeropuertos establece su política, carreteras establece su política y costas la suya, sino que tendría que estar perfectamente imbricado.

El que esto sea así llevará un tiempo, pero hay que definirlo. En concreto, para intentar estudiar en estos momentos los presupuestos nos interesaría saber cómo se va a aplicar el artículo 8, de transporte público terrestre, y la política presupuestaria para ese transporte integrado de carácter insular, si eso lo va a combinar o no con el desarrollo de las áreas intermodales y si hay algún presupuesto previsto dentro de partidas genéricas para aplicar un estudio en las dos grandes áreas, definirlas como áreas insulares, como áreas metropolitanas o como áreas intermodales, pero definir cuál es el sistema que debemos de llevar y qué partidas se podrían aplicar dentro de partidas específicas o partidas genéricas para dejar perfectamente definida esa política.

Si eso fuera así, nosotros creemos que incluso, aun teniendo en cuenta que hay y ha habido dificultades para poner el convenio de carreteras en marcha, una vez que ese convenio de carreteras esté en marcha, se pueden desarrollar los proyectos, en concreto el proyecto de Gran Canaria de todo lo que es la infraestructura del área metropolitana de la ciudad de Las Palmas, que tiene los proyectos más avanzados y que podrán ponerse a caminar muy rápido, más los proyectos de Tenerife que están en realización. Hablamos de volúmenes globales de 140.000 ó 150.000 millones en el convenio con 8.000 millones de pesetas que nos decía antes el subsecretario y tardaríamos 20 años, por lo que es muy difícil llegar a tiempo con esas infraestructuras. Por tanto, aun cuando puede parecer suficiente —y termino—, sin embargo, se ve que, de cara a los próximos años, no va a ser suficiente la cantidad, que responde al artículo 12, esos 8.200 millones y, desde luego, no nos parece que haya cantidad suficiente para responder al artículo 8, del resto del transporte público terrestre.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, si está presente en la sala. **(Pausa.)**

No está presente en la sala; por tanto, su petición de comparecencia queda asumida y, en consecuencia, el señor Secretario de Estado tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Rameau): Señor Presidente, en primer lugar, me gustaría hacer una referencia mínima, puesto que no es necesario perder mucho tiempo en ello, a cuál es la estructura presupuestaria y qué depende de la Secretaría de Estado, puesto que la Secretaría de Estado es un órgano de reciente creación, de hace unos meses, que ha integrado la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial anterior, y que, de alguna forma, quizá, al tener una Secretaría General y direcciones generales que dependen unas directamente y otras a través del Secretario General, en alguna ocasión puede haber confusión respecto a determinados temas.

La Secretaría de Estado en este momento está compuesta por una Secretaría General de Infraestructuras del Transporte Terrestre, y engloba cinco direcciones generales: la Dirección General de Carreteras, la de Infraestructuras Ferroviarias, la de Obras Hidráulicas, la de Planificación Territorial y la de Actuaciones Concertadas en ciudades. Además, depende orgánicamente de la Secretaría de Estado la empresa Sepes (empresa pública de producción de suelo), funcionalmente depende la Empresa Nacional de Autopistas, y ejerce la Delegación del Gobierno en Autopistas. Todo esto es lo que compone y comprende la Secretaría de Estado, que es otra forma del 91 por ciento de las inversiones reales del Ministerio y 666.000 millones de pesetas de inversión. Este conglomerado de organismos es una disculpa inicial para que SS. SS. me permitirán que alguna de las preguntas que me han hecho, obviamente, se las conteste por escrito, porque en muchísimas de ellas solamente puedo intentar dar una explicación a partir de la racionalidad de los hechos, pero, en muchos casos, me falta en este momento la información correspondiente para contestar.

El señor **PRESIDENTE:** Un momento, señor Secretario de Estado.

Como hemos anunciado al principio de la reunión —se lo repito a usted—, hemos acordado que éramos conscientes de que en estas comparecencias, muchas preguntas que hacen los señores Diputados, lógicamente, no esperábamos que todos los comparecientes fueran capaces de aportar toda la documentación.

No obstante, si urgimos a cada compareciente —y en este caso, a usted— al plazo máximo de 72 horas y en este caso vamos a ser rigurosos. Hemos sido muy tolerantes durante un año, pero este año, en estas circunstancias, de cara a los presupuestos, no nos queda más remedio que rogarle que en el plazo de 72 horas, la promesa que acaba de hacer se pueda cumplir.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Rameau): Así se hará.

En la primera parte de la exposición S. S. se refería, precisamente, de las cinco direcciones generales, a dos que dependen directamente del Secretario de Estado y que recogen lo que era antiguamente la Secretaría General de Planificación y Concertación, cuyo objetivo fundamental fue realizar toda la planificación inicial de las actuaciones e infraestructuras del Ministerio en unos años determinados.

De esas dos direcciones generales, una de ellas que ha cambiado de nombre, precisamente la Dirección General de Actuaciones Concertadas con las Ciudades, lo que recoge son tres aspectos, tal como dice el anexo de inversiones públicas, de esa dirección general que son muy importantes. En primer lugar, las actuaciones concertadas en las ciudades implica una concertación territorial, concertación que se mueve, en muchos aspectos, alrededor de la ciudad, que es quizá el punto donde confluyen de forma más clara los tres niveles de representación en nuestro país, donde las competencias de la Administración central con las de la comunidad autónoma y con las de los ayuntamientos correspondientes se entrecruzan y donde es necesario que, muchas veces, la actuación correspondiente a todos los or-

ganismos sectoriales, sobre todo, en áreas del transporte, cuando se acercan precisamente al término municipal queda una acción concertada alrededor de todas ellas, de forma tal que podamos hablar, en la mayoría de los casos, con una única voz, en las grandes ciudades, sobre todo, desde el punto de vista del transporte por ferrocarril, por carretera, etcétera. En ese sentido, aparte de la concertación territorial como un conjunto de estudios de sincronización que se realizan, de actuaciones diversas de carácter sectorial dentro de las grandes áreas urbanas, escasas, no todas las áreas del país, pero en un conjunto de áreas urbanas seleccionadas dentro del territorio nacional.

A su vez, un programa de planes de infraestructura; y sucede exactamente lo mismo. Cuando pensamos en el acceso ferroviario a ciudades, hay una situación intermedia entre lo que es la política que realiza infraestructuras ferroviarias y la que puede realizar, previa a la realización del proyecto por parte de infraestructuras ferroviarias, esta Dirección General. Voy a poner un ejemplo concreto, en las cercanías de Madrid: el tren de cercanías Madrid-San Sebastián de los Reyes. En este momento, se está confeccionando el proyecto constructivo por parte de infraestructura ferroviaria; pero antes de hacer este proyecto constructivo, la Dirección General ha ido realizando un conjunto de estudios que han permitido que podamos hacer ya el proyecto constructivo, porque se considera que es necesario o posible realizarlo. Por tanto, hay cosas que, de alguna forma, si quiere usted, podría realizar directamente infraestructura ferroviaria como proyectos previos, pero que preferimos dejarlo en esta Dirección General, porque tiene la capacidad, por su «staff», de hacer análisis, como decía, de viabilidad de proyectos antes de pasarlo a infraestructura ferroviaria. Por consiguiente, cuando se refiere a proyecto de infraestructuras, se está refiriendo a estudios previos de viabilidad de proyectos en las grandes ciudades, previos a que Infra (infraestructura ferroviaria) realice los grandes proyectos constructivos.

Transporte urbano, y esto conecta con lo que el representante del Grupo de Coalición Canaria planteaba. En el Plan Director de Infraestructuras aparece un apartado, al que damos una importancia muy grande, que es el que se refiere al transporte intermodal. El transporte intermodal más que encontrar mecanismos de financiación del transporte intermodal a los tres niveles que se plantean, intenta encontrar vías que permitan la factibilidad y, por tanto, la coherencia dentro de la intermodalidad del transporte, pero no solamente desde el punto de vista de los modos, sino de los modos y de las competencias. Por poner un ejemplo que recientemente ha saltado a la prensa: el transporte intermodal de Sevilla. Esta Dirección General —y el análisis de los recursos que dispone lo clarifica— no tiene ninguna capacidad de financiación de planes o de subvenciones al transporte de ningún tipo. ¿Qué capacidad tiene? Tiene la capacidad de coordinar, con la Junta de Andalucía y con el Ayuntamiento de Sevilla, un plan intermodal de transportes, el cual permite poner a disposición de las autoridades competentes toda la experiencia que a través de carreteras e infraestructura ferroviaria se le pueda transmitir y realizar un proceso de concertación, de diálogo, de análisis y de colaboración o situación intermedia entre todas las autoridades que tienen competencias y el que, en términos de transporte público, tiene los recursos financieros, que es el Ministerio de Economía y Hacienda. El Ministerio de Economía y Hacienda tiene unos capítulos específicos, donde realiza un conjunto de convenios o contratos-programa, con determinadas comunidades o ciudades, para estudiar sus problemas de transporte. Pues bien, ese punto de conexión entre diversas autoridades regionales o municipales, la experiencia de transportes del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la conexión correspondiente para el Ministerio de Economía y Hacienda es lo que realiza desde el punto de vista del transporte intermodal.

Puede inducir a error pensar que puede financiar el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, a través de esta dirección general, planteamientos de transporte o de infraestructura. Lo único que realiza, y tiene un «staff» muy reducido de personal, es una apoyatura para dar coherencia a la necesaria planificación a nivel de ciudades. Por tanto, los volúmenes que maneja de recursos son tremendamente reducidos. Usted me pregunta por qué el Plan de Infraestructura ha pasado de 180 a 132 en el programa de inversiones públicas. Obviamente habrá algunos proyectos concretos que se habrán terminado, aparte de que hay un tema inicial que es fundamental. La dirección general cuenta con menos recursos presupuestados que anteriormente y, en consecuencia, tiene que reajustar todas sus posibilidades de realizar estudios en un conjunto de ciudades ajustado a los recursos presupuestarios que tiene. Hay que tener en cuenta que como es una Dirección General de «staff» y que realiza estudios de planificación, obviamente puede ajustarse en la medida que determinados estudios los realizarán otras direcciones generales y no ella.

Respecto a la Dirección General de Planificación Territorial (y cojo como punto de referencia una pregunta de S. S. respecto a temas agrícolas, o temas relacionados con agricultura), lo que intenta es darle coherencia a un tema absolutamente fundamental en nuestro ministerio. Las competencias en ordenación del territorio están en las comunidades autónomas y en los ayuntamientos, sin embargo, quiérase o no, el ministerio de alguna forma ordena el territorio cuando realiza la planificación de los grandes ejes infraestructurales del país. Este es un problema dual que nos obliga a estar constantemente en concertación, análisis y discusión con las comunidades autónomas que tienen las competencias correspondientes en la ordenación del territorio.

¿Qué sucede? Que la mayoría de las direcciones generales sectoriales requieren una apoyatura desde el punto de vista en relación territorial que dé coherencia a lo que comentábamos de puertos, aeropuertos, ferrocarriles y carreteras.

Los estudios que está realizando el servicio de información a territorial que se refiere, es tener un mínimo de base de ordenación territorial y estudios, de acuerdo con las comunidades autónomas, que permita introducir, dentro de los planes sectoriales, un grado de lógica territorial a aná-

lisis que si no estarían cortados exclusivamente por un análisis muy lógico desde el punto de vista territorial, pero modal, y no de carácter intermodal. Dicho de alguna forma, seguir con todo el aspecto territorial que el Plan Director de Infraestructuras implicaba, sin que esto conlleve la confección de un nuevo plan, sino simplemente mantener la trama de planificación territorial que implicaba la construcción del plan director.

El servicio de información territorial, alguno de cuyos documentos puede estar terminado en breve y, por supuesto, SS. SS. podrán disponer de ellos, es analizar toda la base territorial del país y, precisamente en base a esa base territorial que está informatizada con el análisis correspondiente de carácter básico, realizar las conclusiones pertinentes. Obviamente, alguna de esta información existe a nivel de comunidades autónomas, de algunas, pero no a nivel de todas, y lo que está realizando precisamente la dirección general es una sincronización de todos estos aspectos.

En el aspecto concretamente de agricultura y regadíos incide uno de estos planteamientos fundamentales. Esta Cámara pidió precisamente en el mes de marzo que, conjuntamente con el Plan Hidrológico Nacional, se acompañara, entre otros documentos, un plan de regadíos. Ese plan de regadíos lógicamente la competencia de realizarlo es del Ministerio de Agricultura, pero no sería posible realizar —esperemos— un buen plan de regadíos si no hubiera un análisis precisamente de ordenación del territorio desde el punto de vista del agua y, por tanto, el análisis conjunto con el plan de regadíos que está elaborando, en colaboración con nosotros, el Ministerio de Agricultura. Esta es la apoyatura que ahí aparece.

Estamos realizando en este momento un documento que es la ordenación del territorio desde el punto de vista del agua. No es absolutamente indiferente qué política hidráulica hagamos desde el punto de vista de ordenación del territorio, ni qué repercusión puede tener sobre la política de regadíos en función de la ordenación del territorio. Por tanto, es añadir información al Plan Hidrológico y a la Dirección General de Obras Hidráulicas desde el punto de vista de la planificación territorial.

El volumen de recursos que tiene, es el que tiene; es una dirección de carácter «staff», no tiene desarrollo de carácter vertical —ninguna de las dos que he comentado— y es un grupo muy reducido de funcionarios que trabajan como apoyo a las demás direcciones generales fundamentalmente.

En cuanto a la cantidad de preguntas que S. S. me ha dirigido, muchas de ellas me recordaban mis tiempos del Ministerio de Economía y Hacienda, porque —para bien o para mal, no lo sé— fui gestor del programa de inversiones públicas y me competía organizarlo y dirigirlo durante un montón de años. Por tanto, muchas de las críticas que usted hace seguro que soy el autor de ellas a lo largo de los años anteriores cuando era responsable en el Ministerio de Economía y Hacienda. Muchas de ellas están en la propia estructura intrínseca del plan de inversiones públicas y de su forma de confeccionarlo.

En el plan de inversiones públicas (muchas preguntas, por supuesto, señoría, se las contestaré por escrito, porque no tengo respuesta para ellas), si hay dentro de su intervención, si me permite decirlo, el análisis de la dificultad que SS. SS. tienen de seguir y analizar la consecución de los Presupuestos Generales del Estado a lo largo de los años un conjunto de documentos. Basándome concretamente en uno de ellos que es el que recoge los proyectos de inversión, que es el anexo de inversiones públicas, tiene un problema fundamental —ya lo tenía cuando yo lo regentaba y lo sigue teniendo— y es el nacimiento, vida y muerte de un proyecto, que tiene fundamentalmente una conexión desde el punto de vista estrictamente presupuestario, desde el punto de vista de la Intervención General del Estado, y que tiene dificultades de cambiar terminológicamente un proyecto. Todos los proyectos del anexo, como S. S. muy bien sabe, tienen delante justamente una clave que prácticamente es un sello indeleble que se le pone a un proyecto el año que nace. Pero el nacimiento de la mayoría de los proyectos en algunos casos se remonta a años en los que alguien en una dirección general se le ocurre, y sobre todo en obras hidráulicas los proyectos son de muy larga duración. Empiezan a gestar el proyecto, incluso hay pequeñas dotaciones presupuestarias para estudios y análisis sobre los cuales inmediatamente en la Intervención General del Estado tiene nacimiento el seguimiento de ese proyecto. ¿Qué sucede? Que a lo largo de los años —yo comprendo que S. S. tiene toda la razón al faltarle la información correspondiente que dice— el proyecto va evolucionando en la maduración y en la cristalización dentro de unas directrices generales sectoriales, sea obras hidráulicas —el caso a que S. S. se refería—, o sea cualquier otro ministerio desde el punto de vista de la confección del plan. Esa evolución es muy difícil desde el punto de vista del centro informático correspondiente, que tiene unas claves y que lo sigue manteniendo.

Entonces, ¿qué sucede? Como se le quiere poner como un carnet de identidad, el proyecto arrastra en muchos casos la misma denominación y los mismos epígrafes informáticos, pero, como S. S. decía antes, van cambiando a lo largo de los años las cuantías correspondientes. Esto es fundamentalmente debido a la vida que el proyecto tiene a lo largo de su gestación, que muchas veces se remonta a 6, 7, 8, 9 ó 10 años desde que se empieza a formular la idea del proyecto hasta que llega a la fase de proyecto donde se puede pensar en licitar o en contratar.

En ese sentido, cuando el anexo de inversiones públicas se analiza, hay que tener en cuenta que es una información de carácter adicional a la política presupuestaria que realizan los correspondientes ministerios, pero normalmente la problemática que suelen tener es el caso que he dicho a S. S.

La mayoría de los proyectos además tienen un carácter muy agregado; esto es menos cierto aunque también lo es en el caso de las presas. Como S. S. sabe, el proyecto de una presa no es solamente una cerrada sino un conjunto enorme de obras que rodean a la cerrada, y que en un momento determinado se puede haber planteado en el proyecto la cuantía correspondiente a la cerrada y se le añade,

en años posteriores, el conjunto de obras que pueden englobar cuando el proyecto se encuentra suficientemente maduro para esa etapa final que es la licitación o la contratación. En carreteras sucede exactamente igual. Hay proyectos enormemente globales cuyo desglose permitiría ver el conjunto de conceptos que hay dentro de una autovía y que han ido cambiando esos subconceptos a lo largo del período presupuestario. Por tanto, muchas de las preguntas de su señoría —de todas formas le daré puntual respuesta a todas ellas— responden a esta vida que tiene la política presupuestaria intrínseca y al Comité de Inversiones Públicas, que es el que confecciona el anexo de inversiones públicas.

Respecto a algunas de las preguntas que me ha formulado, me voy a permitir no sólo contestarle por escrito, sino darle la información que yo traía para replicarle porque creo que lo mejor que puedo hacer es dársela. Su señoría me preguntaba cuál es la situación correspondiente del plan puente 1993-1994. Tengo una información de la que le puedo comentar algunos de los datos, pero como es exhaustiva y S. S. me ha hecho muchas preguntas, lo mejor es transmitírsela y, por supuesto, me brindo a que cuantas aclaraciones se deduzcan de ella, en 72 horas —si quiere puede S. S. llamarme por teléfono y me lo comenta— tendrá la información que corresponde.

Aquí tenemos todas las infraestructuras hidráulicas, a fecha octubre de 1994, en la situación actual en la que se encuentran y las expectativas que tenemos de ellas respecto al año 1995. Su señoría sabe perfectamente que si licitamos una presa en el año 1994, la contrataremos en 1995, según la etapa correspondiente del año 1994 donde la hayamos realizado. Si está en tramitación, sabe S. S. que estamos intentando alcanzar una declaración de impacto ambiental que la haga viable; si esa declaración de impacto ambiental se alcanza, se licitará, se contratará. Si estaba contratada a equis años, aquí figurará cuál es el momento en el que pensamos terminar cada una de las obras correspondientes. Además, de cara al futuro, intentamos —éste será el proceso de transición en práctica presupuestaria, que obviamente dificulta el análisis del presupuesto— que toda la información vaya agrupada según lo que denominaríamos los grandes objetivos del Plan Hidrológico, porque tendremos que analizar la política hidráulica en el futuro —espero que en el futuro inmediato— a partir de los grandes objetivos del Plan Hidrológico. La política hidráulica que estamos realizando en este momento en cuanto a toda las obras que estamos terminando, que vamos a empezar o que estamos licitando, seguramente caerán dentro del Plan Hidrológico y de unos programas que se planteen dentro del mismo. Por tanto, es necesario aglutinarlos.

Revisando algunas de las cuencas —su señoría se ha referido a un conjunto de ellas, y sin analizar todos los proyectos que están aquí—, citaré las siguientes: cuenca del Segura, básicamente están todas las operaciones del plan de defensa del Segura. En el año 1994 se terminan la presa de la Rambla, de Algeciras; el encauzamiento del río Segura; el encauzamiento del río Segura en los diversos tramos; la mejora en los regadíos de las vegas de alta y media, que es otro objetivo distinto; y están en ejecución todo un conjunto de presas por los importes correspondientes previstos en el presupuesto de 1994, con las cifras correspondientes para su ejecución en 1995. Para 1995 tenemos intención, en la cuenca que le digo a S. S., de contratar desde los desagües de la zona regable del Campo de Cartagena, hasta las redes de río, desagües y caminos de la zona regable de Lorca, el encauzamiento de la rambla de Minateda o la modernización de los ríos de la vega media y acequias de Churra Vieja, Caracol, Zaraiche. Tiene S. S. con todo detalle la situación, clasificada de la siguiente manera: a terminar en 1994; en ejecución; a contratar en 1995, por tanto, obras que hemos licitado o estamos licitando a lo largo de 1994; y a licitar en el año 1995.

Esto agrupado —si me permite que se lo diga a S. S., aunque lo va a tener delante— por los siguientes objetivos: corrección del déficit hídrico y consolidación de sistemas hidráulicos actuales; defensa contra inundaciones; mejora, modernización y conservación de infraestructuras para ahorro y racionalización del uso del agua; incremento de la demanda hídrica; actuaciones de regulación en el pacto del agua de Aragón, que están indicadas todas las presas en su situación actual; nuevas transformaciones en regadíos; mejora y protección ambiental y equipamiento hidroeléctrico de infraestructuras del Estado.

Supongo que S. S. me evitará que le vaya comentando todos los temas correspondientes, pero sí me permitirá al menos que deje constancia de que en el caso del Ebro (como S. S. sabrá puesto que en la comisión de seguimiento del Pacto del Agua figuran los partidos del arco parlamentario de Aragón; el representante del Partido Popular tiene información al día sobre la situación de todas las presas a la fecha en la que me reuní con ellos, que creo que fue en abril o mayo, pues se les dio detalle exhaustivo, presa a presa, de en qué situación se encontraba cada una de ellas), se encuentra en ejecución la presa de los ríos Cailes y Val (nada más tomar posesión de mi cargo de Secretario de Estado tuve precisamente la posibilidad de poner la primera piedra de esa obra) y se van a contratar en 1995 la presa de Monte Aragón y la presa de la Loteta. Eso intentamos contratar en 1995. Lo he dicho para dejar constancia de alguna de las preguntas que nos hacían, que eran absolutamente cruciales.

Asimismo, S. S. hacía un conjunto de referencias —sobre algunas de las cuales no tengo información—, de las que algunas me parecen importantes, respecto al ciclo integral del agua, vigilancia y control de calidad, control de agua y restauración hidrográfica. Sobre restauración hidrográfica le remitiré la información a S. S. conjuntamente, porque así hay que analizarla —esta tarde la Secretaria de Estado lo podrá comentar—, con la de la Secretaría de Estado, porque el volumen total de restauración hidrográfica tiene tres patas: lo que realiza la Dirección General de Obras Hidráulicas, lo que realiza conjuntamente, analizando entre las dos secretarías de Estado, la Dirección General y la Secretaría de Estado de Medio Ambiente; y lo que realizan la confederaciones hidrográficas con sus propios presupuestos. Para que S. S. tenga toda la información correspondiente, lo más objetivo es que el Ministerio le envíe la información conjunta de las tres patas, porque si no,

obviamente, siempre le faltará alguna de las informaciones correspondientes.

En abastecimientos, asunto por el que también preguntaba S. S., ya verá que concretamente en Madrid hay un conjunto de abastecimientos correspondientes a lo que planteaba. En cuanto al resto de las preguntas, algunas de ellas muy concretas, me permitirá S. S. que le remita la respuesta por escrito.

El señor **PRESIDENTE:** Ruego a la señora De Palacio, para que no se olvide nada, independientemente de que tenemos la transcripción literal, que dada la prisa y la urgencia que tiene el conocimiento de esos datos para poder hacer uso de ellos adecuadamente en los debates de presupuestos, cuando tenga ocasión transmita a esta Mesa las preguntas concretas, de forma muy escueta, con el fin de que el Secretario de Estado pueda responderlas por escrito.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Rameau): Como les voy a dar información puntual sobre un conjunto de asuntos, es posible que añada algo que se derive de la información que les voy a transmitir.

Respecto a las preguntas que me hacía S. S., hay un complejo entramado que abarcan toda la Comunidad Valenciana. Voy a centrarme en tres puntos que me parecen los más destacados, aunque de algunos de ellos haré una referencia esquemática: carretera Madrid-Valencia; línea de alta velocidad Madrid-Valencia y transporte metropolitano. Hablaba de obras hidráulicas, autopista de peaje, acceso norte al puerto de Valencia, acceso norte a Castellón, etcétera.

Su señoría sabe perfectamente cuál es la situación del cierre de la Nacional-III Madrid-Valencia. Sabe que es una obra prioritaria dentro del programa de inversiones que realiza el Ministerio, que está programada como una obra prioritaria dentro del plan de actuaciones del Ministerio para los años 1993-1995, el plan puente de carreteras, y sabe que el Consejo de Ministros acaba de aprobar, precisamente la semana pasada, el tramo Motilla-Minglanilla. En este momento, absolutamente todos los tramos del cierre de la Nacional-III se encuentran en fase de elaboración de proyecto, han sido licitados, o en construcción salvo un tramo específico, como es el de Minglanilla-Caudete de las Fuentes, respecto al cual lo que ha hecho el Ministerio ha sido analizar las alternativas correspondientes, estudiar la declaración de impacto ambiental y dar una orden ministerial mediante la cual se plantea una solución.

Dado el conflicto que ha surgido entre dos comunidades autónomas respecto a la ordenación territorial de toda esa zona, existe la posibilidad de que la Administración central se haga competente en la ordenación del territorio en el entorno del río Cabriel y como consecuencia de eso habrá que ver cuáles son las propuestas de ordenación del territorio desde el punto de vista de los recursos naturales y las restricciones que se pueden plantear para unas infraestructuras en esa zona.

Desde nuestro punto de vista, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente ha hecho todo lo que podía hacer. Sin embargo, el hecho de que, como decía, las comunidades autónomas, y quizás el Ministerio de Agricultura, tomen cartas en el asunto respecto a la ordenación de los recursos naturales, plantea que el Ministerio quede a la expectativa de cuáles son las restricciones que se pueden introducir a las infraestructuras como consecuencia de ello. En cualquier caso, todo lo demás está en proyecto, en licitación, o en contratación y construcción.

Respecto a la existencia de un estudio, más que una propuesta, de autopista de peaje Madrid-Valencia, si usted me permite, le daré una opinión completamente personal. Una autovía Madrid-Valencia, que es el objetivo de la Administración central, del que obviamente no ha desistido y que va a realizar, económicamente no hace viable ninguna autopista de peaje en paralelo a una autovía libre. No es posible que el corredor valenciano, en mi opinión personal, tenga en paralelo una autovía, que está diseñada para tener intensidades de tráfico de 30.000 vehículos, y que en este momento en algunos tramos tiene intensidades de tráfico de 9.000 y 10.000 vehículos, con una capacidad de crecimiento tremendo en el futuro; no es posible —repito—, desde el punto de vista de la rentabilidad de la autopista de peaje, hacer en paralelo otra vía de gran capacidad que admita otros 30.000 ó 40.000 vehículos, porque estaríamos hablando de que el corredor Madrid-Valencia absorbería 60.000 ó 70.000 vehículos como intensidades medias de tráfico, lo cual puede llegar a ser, pero yo no me lo imagino antes del 2020 o del dos mil no sé cuantos y por tanto queda fuera de lo que uno puede pensar.

No creo que una autopista de ese calibre fuese rentable y los números, que muchas veces se hacen privadamente, no responden a la realidad. De todas formas, el capital privado puede concurrir cuando quiera a la rentabilidad de la inversión. Nunca hemos restringido a la iniciativa privada el que realice la autopista. Si usted me pregunta por qué no sacamos mañana a concurso la autopista de peaje Madrid-Valencia, usted comprenderá que le tengo que responder que porque estamos haciendo una autovía y la estamos terminando. Si hay un capital privado que considera que la autopista de peaje es rentable, puede pasarse por la delegación del Gobierno que ostente esa función referente a las autopistas y estudiaremos los números. Pero tiene que hacerse una propuesta formal y no un estudio, por parte del grupo económico que pretenda financiar una autopista de peaje en paralelo a la autovía que vamos a terminar.

Por otro lado, en cuanto a la línea de alta velocidad, S. S. sabe perfectamente que está en el Plan Director de Infraestructuras, que en este momento existe un conjunto de estudios que previamente había realizado la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad de Valencia y que yo he remitido al Consejero hará escasamente una semana o diez días, los estudios que nosotros hemos realizado a efectos de que su director general y el mío analicen conjuntamente los resultados de ambos estudios y, por tanto, pasemos a la etapa siguiente de borradores de proyectos constructivos. En este momento hay estudios iniciales de trazado realizados por parte de esta Secretaría de Estado y de la Conseje-

ría de Obras Públicas, los cuales se están intercambiando y analizando a nivel de las dos direcciones generales para complementarse.

Respecto a los accesos a los puertos de Valencia y Castellón, he de decir que el acceso al puerto de Castellón está estudiado y diseñado. Distinto es que se plantee determinado acceso al puerto de Castellón, en túnel, etcétera. Hemos tenido conversaciones con el alcalde de Castellón, al que le hemos planteado la dificultad financiera y práctica de realizar determinadas obras que han sido solicitadas. Sin embargo, el hecho de que en Castellón se plantee determinado tipo de acceso al puerto, no quiere decir que no esté garantizada, primero, la ampliación del puerto de Castellón, y, segundo, lo que es más importante, en esa ampliación tanto la Empresa Nacional de Puertos como la Dirección General de Carreteras tenían diseñado un acceso al puerto, que se sigue manteniendo en los planes y que garantiza el acceso al puerto de Castellón.

Usted me permitirá que no sea muy extenso en cuanto al acceso al norte del puerto de Valencia, porque usted sabe que es una demanda reiterada que aparece de vez en cuando. Usted como valenciano conoce mucho más sobre esto de lo que yo pudiera extenderme aquí. Creo que en este momento los planes garantizan el acceso al puerto y que el acceso norte es una cuestión discutible. Yo siempre estoy y he estado abierto a analizarlo, pero digamos que es una cuestión de tercera derivada dentro de la capacidad de acceso que en este momento tiene el puerto de Valencia.

Ha habido una pregunta que me ha parecido importante, que eran los ejes Andalucía-Valencia y Valencia-Aragón. Valencia-Andalucía tiene un eje en construcción que está perfectamente diseñado y hecho, que es una autopista en la parte que corresponde a la Comunidad Valenciana y una autovía que conecta con Andalucía a lo largo de toda la 340. Es un eje que engarza directamente con Andalucía: Valencia, Murcia y Andalucía. Supongo que S. S. se refiere a un eje a partir de la Nacional-III hacia abajo. Ese estará dentro del II Plan General de Carreteras y será un segundo eje de conexión entre Valencia y Andalucía.

Respecto a la conexión de Valencia con Aragón y el eje de Somport, hay dos puntos fundamentales: uno, que está dentro del plan de actuaciones prioritarias Huesca-Zaragoza, con el cual empezamos en este Presupuesto de 1995 como uno de los hitos importantes; y en el otro lado del eje está precisamente la conexión de Soneja-Sagunto que, como sabe muy bien S. S., está también dentro del plan y cuyas obras comenzarán precisamente con cargo a los Presupuestos de 1995.

Estamos actuando en los dos extremos del eje. Como S. S. sabe, también está en construcción el túnel del Somport, es un eje potente que está en construcción y que es prioritario en la parte aragonesa, desde Zaragoza a Huesca, y en la parte valenciano-aragonesa desde la parte de Teruel-Sagunto, que es el segundo tramo de prioridad a establecer dentro de los programas del Ministerio.

En cuanto al transporte metropolitano —en esto me permito enlazar con lo que planteaba el representante canario y también con lo que indicaba antes su señoría—, el Ministerio y esta Secretaría de Estado no sólo no tienen competencias —porque las competencias son de carácter municipal y autonómico—, sino que tampoco tienen recursos presupuestarios para financiar el transporte público. Lo que tienen, y es lo que ejercen, es la capacidad de coordinar la enorme cantidad de autoridades que en sectores modales intervienen en la solución de los problemas del transporte público, y eso es lo que intentamos. En el transporte público, dentro de Valencia, están los autobuses, una competencia; está el metro, otra competencia; están los ferrocarriles de cercanías, otra competencia; dentro de todas esas competencias distintas, lo único que intenta el Ministerio, con un conjunto de proyectos, planes y coordinación de autoridades, es dar solución a un problema que es muy complejo.

Le puedo comentar, respecto a ese caso, que el 4 de julio hubo una reunión en la Presidencia de la Comunidad Valenciana, a la que asistió el Presidente de la Comunidad, el consejero de Obras Públicas, el Ministro de Obras Públicas y la alcaldesa de Valencia, en la que el Ministerio presentó el estudio de alternativas en cuanto a la Estación Central de Valencia, tal como el Ministro se había comprometido. Se escogió una alternativa por los allí presentes, se seleccionó una alternativa entre los que estábamos presentes —yo lo estaba—, alternativa que está estudiada al nivel correspondiente dentro de este documento. Se quedó en que había que crear una sociedad precisamente para desarrollar esta solución y la Alcaldesa pidió documentación de ejemplos similares, de proyectos que se hubieran hecho en otras partes del territorio nacional, concretamente Bilbao y Oviedo. A lo largo del mes de julio se le ha remitido a la Alcaldesa la información correspondiente a esas dos ciudades y estamos a la espera de que el análisis de esa información permita la gestación de una sociedad que ponga en funcionamiento, lo mismo que en Bilbao, Oviedo o en otras partes, la solución de un problema de transporte metropolitano muy importante para Valencia, que es la Estación Central.

Al hilo del transporte metropolitano, paso a responder a lo que me planteaba su señoría. Respecto al transporte público desde el punto de vista del Ministerio, en alguna medida está contestado, pero S. S. lo conectaba con la ordenación territorial, los grandes ejes de ordenación del territorio. Esto enlaza con lo que comentaba al Grupo Popular, y es que nosotros no tenemos competencias en ordenación del territorio. Yo decía que no tenemos competencias en ordenación del territorio, pero pensamos sobre el territorio y sobre la planificación territorial. ¿Por qué digo pensamos? Porque tenemos los grandes ejes de infraestructuras, salvo en el caso canario, que es especialmente singular, ya que las carreteras son al 100 por ciento competencia de la comunidad y en Canarias no hay ferrocarriles. Esto lleva a que allí la meditación sobre la ordenación del territorio es prácticamente la conexión del archipiélago con el territorio peninsular, ya que el resto, la ordenación interior del territorio, es completamente competencia de la comunidad autónoma.

Esto es así y nosotros poco tenemos que añadir porque no tenemos los grandes ejes de infraestructuras ferrovia-

rias o carreteras. En alguna medida esto ha sufrido una corrección, ya que hay un convenio que desarrolla precisamente toda la cuestión correspondiente a infraestructuras en desarrollo del REF y, como consecuencia de eso, la Administración central se compromete a realizar para los próximos años un volumen de inversiones muy importante en carreteras. A partir de este momento es cuando tenemos cosas que decir y tenemos que discutir con las autoridades canarias sobre los ejes que se están planteando. De alguna forma, en las infraestructuras de carreteras que se diseñan dentro de ese convenio aparecen unos ejes —no son un conjunto de obras escogidas al puro azar—, hay una lógica que lleva a desarrollar los ejes que conectan las grandes ciudades y las infraestructuras competencia del Estado —puertos y aeropuertos— con las grandes ciudades e incluso algún esqueleto, una especie de corredores —serían corredores invisibles, puesto que es un archipiélago— entre las diversas islas dentro del territorio. Por tanto, sí que hay una primera aproximación territorial detrás del convenio, que tiene que estar reforzado debidamente en la medida en la que las infraestructuras de carreteras desarrollen los volúmenes de inversión que realizará el Ministerio allí.

Quizá puedo desarrollar algo más sobre puertos y aeropuertos, pero esa competencia no es mía, sino del Secretario General, que pasará por aquí esta tarde y, obviamente, podrá completar la información que yo pueda darle.

El señor **PRESIDENTE:** Hemos podido recuperar un tiempo para terminar a una hora aceptable, y, excepcionalmente, brindo la oportunidad a los Portavoces de los distintos grupos políticos para aclaraciones puntuales y respuestas en treinta segundos por parte del Secretario de Estado, si es que es posible.

¿Grupos políticos que quieran intervenir? **(Pausa.)** Por el Grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO:** Renuncio al uso de la palabra, en mor de la brevedad que queremos dar al tema.

El señor **PRESIDENTE:** Señora De Palacio.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI:** Señor Zaragoza, hay cuestiones de detalle, que es razonable que no pueda contestar; hay cuestiones de principio y de datos globales que no entiendo que no venga a esta comparecencia con pleno conocimiento de los mismos y con una respuesta a las preguntas que le formulamos. Me explico. Primero, le hablo de una disminución de los presupuestos de cara al año que viene, un 5 por ciento menos. No me ha dicho nada. Siguiente cuestión. Sobre el planpuente anuncia que me va a entregar un documento donde me dice exactamente cómo está o como no está. En cuanto a presupuestar, le ha preguntado exactamente cómo contabilizan ustedes los embalses; no me ha respondido nada. Creo que es una cuestión de principio que podría habérmela concretado.

Respecto a la restauración hidrológico-forestal, ¿sabe usted cuánto es el volumen de inversiones en su conjunto para el Programa 443 de Protección y mejora del medio ambiente? Es una cifra absolutamente ridícula para el año 1995, 5.000 millones de pesetas en total. Además, si se lee S. S. la memoria del proyecto de mejora y protección del medio ambiente, comprobará que no se habla para nada de reforestar una hectárea en España. Por mucho que arda España por los cuatro costados, Medio Ambiente no tiene planteado reforestar una sola hectárea, al menos eso dice en los Presupuestos de cara al 1995.

En cuanto a lo que me decía, reforestación a cargo de las Confederaciones Hidrográficas, yo le he dado el volumen global, ahí está todo: lo que es de Confederaciones Hidrográficas directamente y lo que es el Ministerio directamente. Como le digo, es una cifra francamente ridícula por cuanto que con eso como mucho vamos a reforestar 8.000 ó 10.000 hectáreas, cuando este año, como sabe usted, en cabeceras de cuenca es distinta la reforestación que se está llevando a cabo a través de Agricultura y de comunidades autónomas como aplicación de la PAC donde de lo que se habla es de tierras marginales que se van a reforestar, de agricultura que se transforma. Estamos hablando de cuestiones distintas, de reforestar las cabeceras de cuenca, con toda la incidencia que tiene eso en los problemas de atarquinamiento de los embalses, en los problemas de arrastre de tierras, de deterioro de nuestro suelo, cuando S. S. sabe tan bien como yo que tenemos más del 20 por ciento de nuestro territorio con gravísimos problemas de desertización y de erosión del territorio, con casi un 50 por ciento de nuestra superficie que se ve afectada por problemas importantes de deterioro.

Le estoy hablando de la totalidad. No hay un duro más en estos presupuestos, no hay más dinero, y eso quiere decir que sólo se van a reforestar 8.000 ó 10.000 hectáreas de cabeceras de cuenca, cuando han ardido este año por encima de las 150.000, y lo sabe usted tan bien como yo.

Tercera cuestión. ¿Cómo presupuestan ustedes? Usted me ha hablado del nacimiento, de vida y muerte de los proyectos. Ya lo sabemos; como sabemos que hay cantidad de proyectos que están licitados y que no parecen recogidos en los Presupuestos Generales del Estado; como sabemos, por lo que me acaba de decir, que hay proyectos que no están licitados pero que aparecen recogidos; y eso es lo que explica una variación tan brutal de un año a otro.

Eso no quita para cuestiones de tipo general que sí que me podía haber contestado. Me explico. No quita para que me hubiera explicado por qué en cuentas como Tajo, Guadalquivir, Segura y Guadiana, se disminuye sensiblemente las inversiones en este año; en algún caso pasan a menos de la mitad de lo que había presupuestado para el año 95. Ahora, cuando llega la Ley de Presupuestos del año 95, se disminuyen en unas cuencas como estas que se han visto especialmente afectadas por un problema de sequía, donde se ha comprobado de manera importante la falta de infraestructuras hidráulicas, las carencias en infraestructuras hidráulicas que hay, donde se va a disminuir el esfuerzo presupuestario y no me ha explicado el porqué. Insisto en que son cuestiones de tipo general que me tenía que haber contestado.

Le he preguntado concretamente por los desequilibrios de las comarcas de Vinalopó, Alicante y Marina Baja, que estaban en el Plan 1993-1994. Esto desaparece de un plumazo. En la Ley de Presupuestos para 1994 aparecían y en este año ya desaparecen totalmente. Todo esto va añadido a una cuestión que le he señalado y que figura en su Memoria. No es algo que yo haya descubierto o que se me haya ocurrido, sino que aparece en su Memoria: que no se va a empezar en el año 1995. No hay proyecto, no hay intención de empezar una nueva obra, ni en embalses de regulación ni en defensas y encauzamientos, ni en grandes conducciones, ni en planes especiales de abastecimiento, ni en infraestructura insular, ni en regadíos. Eso lo dicen en su Memoria. Tampoco hablan de mejora de regadíos. Sobre esto me tendría que haber contestado algo. Esas son cuestiones de criterios generales de planificación sobre las que yo esperaba una respuesta y lamento que no me la haya dado. Y voy nada más que a las grandes cifras, para no entrar en las cuestiones concretas.

Me habla del famoso pacto del agua. Efectivamente, el pacto del agua dice lo que dice. Usted estuvo reunido con la comisión de seguimiento, pero sabe tan bien como yo que lo único que se ha hecho ha sido la presa del Val. También sabe tan bien como yo que en el plan de 1992, el pacto del agua de Aragón, no en su totalidad, en su gran mayoría, estaba previsto en el plan puente 1993-94. Sin embargo, todas las presas que estaban contempladas en el plan 1993-94, y que ahora mismo le voy a señalar, no sólo no están, sino que, además, como se nos dice en su Memoria, no se van a empezar tampoco el año que viene. Presas como Montearagón, Loteta, que me ha dicho que se iba a empezar o que se iba a contratar, no aparece reflejada en los presupuestos. Además, usted dice que en 1995 no va a hacer nada. Yo lo que le digo es cómo presupuestan ustedes y qué información nos dan. Biscarrues, el recrecimiento de Yesa, las regulaciones y otros aspectos del Esera, que aparecen con la ridícula cantidad de diez millones; lo del recrecimiento y modernización del embalse del canal de Lodosa. Todo eso que estaba previsto en el plan 1993-94, no aparece en los presupuestos generales del Estado y nos dice que una de ellas, Loteta, contradiciendo su propia información, se va a contratar ahora. Y digo contradiciendo su propia información porque ahí se dice que no va a haber nada de eso.

Señor Zaragoza, podemos seguir hablando de cuestiones muy concretas. Sólo le voy a añadir una cuestión suplementaria, que es el Plan Hidrológico Nacional.

Nos dice que, de ahora en adelante, todo se va a presupuestar conforme a lo que contemple el Plan Hidrológico Nacional. Si la verdad de todo es todo, quiere decir que todo lo que está es lo que hay y lo que está de verdad es y lo que no está no es, y no como lo que estamos viendo, que lo que hay no funciona porque, de repente, el año siguiente se quita y, sin embargo, hay cosas que se hacen y no se incorporan. Además, deseo señalarle que en esta Cámara se aprobó por unanimidad una moción que obliga a hacer una planificación complementaria para aprobar un plan hidrológico nacional. Lo aprobamos por algo muy sencillo, entre otras cosas porque es de sentido común y porque, además, lo decía la Ley de Aguas, esa que dice que es tan novedosa, sobre todo porque no se aplica, por lo que puede seguir mucho tiempo novedosa.

Y le preguntaría, a ver si me puede contestar sobre ello, en cuanto al plan de regadíos, en cuanto a los otros planteamientos que se hacían, concretamente cómo va toda la cuestión de los trasvases, de los estudios referidos a trasvases, de los estudios técnico-económicos que garanticen su viabilidad. Que no nos vuelvan a enviar un documento como el que enviaron diciendo que las fechas sí, pero que detrás de eso no había más que fechas y no existía un estudio serio. Y toda la cuestión relativa a las distintas alternativas para esos trasvases, saber cómo están los estudios al respecto, cómo está toda la cuestión relativa a lo que reza el artículo 43.1.C) de la Ley de Aguas, en cuanto a las condiciones de transferencias y recursos hidráulicos entre ámbitos distintos, los dichosos trasvases; cómo está el cumplimiento de lo que dice el reglamento de planificación y la propia Ley de Aguas sobre incorporar las distintas planificaciones sectoriales. Lo digo porque en su Secretaría de Estado es donde está toda la cuestión de la incorporación de las distintas planificaciones sectoriales, muy especialmente la agrícola, y ya estamos con el plan de regadíos, pero también la energética, ordenación del territorio y protección del medio ambiente. Como muy bien sabe, el Senado ha aprobado últimamente que se culminen los planes de cuenca antes de terminar el Plan Hidrológico Nacional. Sé que las directrices están completas, sé que están trabajando en los planes de cuenca, quiero saber exactamente en qué punto de desarrollo de los planes de cuenca están.

Por último, y concluyo, señor Presidente, también ahí se decía que remitirían en un plazo de seis meses —y lo digo porque estamos en ello, fue el 28 de marzo, justo se acaban de cumplir los seis meses y aprovecho para decírselo— balance de la aplicación de la Ley de Aguas, desde su aprobación respecto al título VI, el régimen económico de utilización del dominio público, y el VII, infracciones y sanciones.

Quería decir algo en cuanto a la vigilancia, porque ha iniciado este tema y luego, de repente, ha parado en su exposición. Cuando usted tiene unos problemas —y no he dicho nada de las aguas subterráneas, por cierto— horrorosos, como tenemos en España, en este momento, de sobreexplotación de una serie de acuíferos, en La Mancha, en la zona de Levante y en el sur, donde lo que hay, además, es un gran problema de captaciones clandestinas, piratas —como lo quiera usted llamar—, cuando se habla con el Comisario de la Confederación de turno y lo que contesta es que cómo va a cerrar un pozo si eso le supone un día del vigilante que tiene, que tiene quince para el Duero; a razón de eso, en general. Cuando hay del orden de tres mil expedientes abiertos —estoy hablando del Tajo, según su información—, pero, además de esos tres mil expedientes abiertos, de ahora a las próximas elecciones están ustedes enviando una carta —se lo advierto para que lo sepa— diciendo que el expediente sancionador, el expediente de control de esos regadíos queda paralizado —supongo que hasta después del mes de mayo

del año 1995—, comprenda que lo que uno piensa es que ustedes no tienen ninguna voluntad de atacar el problema de verdad, donde está, que es hacer un balance real de los regadíos que existen, un balance real de cuáles son clandestinos y cuáles son legales y enfrentarse a ese problema.

Y lamento que no me haya dicho nada, porque pensé que algo de esto iba a decirme cuando hablaba de la vigilancia, porque eso supuso la Ley de Aguas. El ciclo íntegro del agua lo que suponía era precisamente eso, entrar a controlar las aguas subterráneas; ésa fue la máxima innovación que supuso la Ley de 1986, y ha transcurrido el tiempo y ustedes no han hecho absolutamente nada.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Martín Menis.

El señor **MARTIN MENIS:** Muy brevemente.

El señor **PRESIDENTE:** En este tipo de comparecencias, en este tipo de debates, he dicho excepcionalmente que ruego a todo el mundo que tengamos la precaución y la habilidad de concretar al máximo, porque, de lo contrario, en la próxima ocasión no habrá excepciones; terminaremos la comparecencia sin ningún tipo, no de réplica, sino de aclaraciones.

El señor **MARTIN MENIS:** Estamos de acuerdo fundamentalmente en lo que ha dicho el Secretario, la competencia en la ordenación territorial la tiene la comunidad autónoma. En el caso canario, la tienen las islas en una buena parte por acuerdo de la propia Comunidad Autónoma.

El problema es que esa competencia de ordenación territorial debería llevar implícita una serie de acciones, por parte de quien hace las infraestructuras. Pero quien hace las infraestructuras, básicamente las grandes en los elementos del transporte, es el Gobierno central.

Aeropuertos piensa que debe hacer su política y ahora empieza a consultar, después de grandes tensiones, un poco en plan de favor, como si esto viniera siendo un favor, no constituye una obligación someterse a la ordenación territorial. Hay que potenciar en este momento el puerto de Gran Canaria, el puerto de Granadilla en la isla de Tenerife y qué puertos piensa potenciar. La política que tiene que hacer es otra.

Ahora se ha planteado la unión de Agaete con Santa Cruz como un elemento prioritario y ha sido un auténtico conflicto porque la competencia, en principio, era del Estado. Ahora parece que accede, después de una petición enorme; que puede abaratar costes y puede aumentar la frecuencia. Lo mismo podríamos decir en política hidráulica, declarar una obra de interés general viene en las propuestas de la Comunidad, la competencia es de la Comunidad. En política hidráulica se han ido declarando obras de interés general o en carreteras se ha llegado a convenios después de muchos años. Pero en otras materias, como puertos, aeropuertos o costas, que no vienen al caso, su política va de acuerdo con cada ayuntamiento.

Por eso nos parece fundamental que desde la Secretaría de Estado, que tiene esa misión de planificación, se impulse de alguna forma la necesidad de que todas esas otras áreas del Gobierno, desde el Ministerio de Economía o desde puertos, aeropuertos, se vean implicados, desde esa Secretaría y después, indudablemente, en los presupuestos, a resolver el problema de la necesaria coordinación, teniendo en cuenta ese enorme problema de competencia territorial en Canarias. Sin embargo, las grandes infraestructuras —todas ellas— para moverse en Canarias en este momento, para salir de Canarias, puertos, aeropuertos, así como la financiación de carreteras y de obras hidráulicas están en manos, básicamente, del Gobierno central, que no tiene la competencia planificadora pero sí la ejecutora y que, desde luego, se ha coordinado históricamente, en los últimos seis años, sus acciones con el Gobierno canario, como debía ser.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, tiene la palabra el señor Chiquillo, en nombre de Unión Valenciana.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** Voy a ser muy conciso, señor Presidente, y me gustaría que el señor Secretario de Estado contestara directamente. ¿Cuándo se acabará la autovía Madrid-Valencia? ¿Cuándo? Porque si es un objetivo prioritario, si es el interés general, que está por encima de todo, no podemos escudarnos en que hay un conflicto entre dos comunidades. Si el Estado tuviera verdadero interés no alargaría la posible finalización al año 2000, sería un interés general y un objetivo prioritario que primaría por encima de todo y acabaría la obra en 1995 o en 1996, como estaba previsto en sus orígenes, porque llevamos casi 80 años de carretera. Esta es la primera pregunta ¿cuándo? Y me gustaría brevedad en la contestación, igual que yo voy a hacer con brevedad la pregunta. Quisiera saber si por lo menos valoraría ese estudio —que sí que tiene desde el año 1992 el Ministerio— de demanda de factibilidad de la construcción de la autopista Madrid-Valencia; si, por lo menos, hay voluntad de hablar y voluntad de sentarse a decir: vamos a ver si podemos llevarlo adelante, por lo menos; que haya receptividad por parte del Ministerio.

En segundo lugar, respecto a las obras del puerto de Castellón o del posible acceso norte al puerto de Valencia, el motivo: dificultad financiera. En Valencia siempre nos dicen lo mismo, dificultad financiera. Y se está hablando de 3.000 millones, en el puerto de Castellón, o de 12.000, en el de Valencia, cuando esa dificultad financiera no existe para el puerto de Barcelona y se asignan 400.000 millones. El puerto de Valencia tiene un movimiento y una importancia económica para la salida de productos, no sólo de la Comunidad sino de otras regiones del Estado español, de vital importancia.

Por tanto, ¿cuándo la Nacional-III? Si hay voluntad de hablar con los empresarios por este proyecto de autopista y, sobre todo, si los puertos de la Comunidad Valenciana no van a tener siempre la excusa de dificultades económicas y financieras.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Rameau): Señor Presidente, empezaré a contestar por el final, si me lo permiten ustedes, porque es más extenso lo que tengo que decir a S. S. La contestación a cuándo, si usted obvia —y parece que lo obvia— en su pregunta un conjunto de cosas fundamentales, no se la puedo dar, aunque usted puede preguntármelo cuantas veces desee.

Nosotros, en función de unas circunstancias específicas, que eran que ese territorio no estaba protegido por ninguna autoridad, hemos avanzado hasta un punto concreto. En el momento en que las autoridades regionales e incluso, en su caso, el Ministerio de Agricultura, deciden, por ejemplo —aunque no tengo ni idea de si se llegará a eso—, convertir en parque nacional ese territorio, yo no le puedo decir a usted en este momento la fecha exacta del cierre, porque no sé si el sitio por el que hay que pasar será como ahora, un paraje más o menos bonito, con más o menos problemas medioambientales, pero no protegido, será un parque nacional, un parque regional o qué será. Como yo no sé, competencialmente, qué es lo que van a hacer los que tienen la competencia, yo no le puedo dar una fecha, porque me parecería muy frívolo por mi parte dar una fecha para un conjunto de cosas sobre las cuales todavía ninguna de las administraciones implicadas se ha posicionado, y no sabemos si tenemos que pasar por el Parque Nacional de Las Rocosas o si lo tenemos que hacer por un territorio sin ningún otro tipo de definición.

Lo que le quiero decir es que, mientras no sepamos eso, es difícil. ¿Qué quiero decir? ¿Qué es prioritario para el Ministerio de Obras Públicas? Por supuesto que es prioritario, pero si se interfiere una clasificación del territorio de forma distinta eso condicionará, obviamente, la fecha de cierre, pero no depende de este Ministerio hacerlo, y de lo que no depende de mí no puedo darle ninguna garantía.

Respecto al puerto de Castellón, y yo creo que comparaciones con otros puertos, en cuanto a volumen de cifras, no vienen al caso, aunque comprendo que es muy útil hablar de los 400.000 millones de Barcelona, que no son en el puerto, entre otras cosas, que hay una línea de ferrocarril, una autopista, un acuífero y cincuenta mil cosas. En fin, hablando exclusivamente de puertos, he de decir que el puerto de Barcelona se paga su ampliación, como el puerto de Valencia se paga la suya y el de Castellón, la suya. En el puerto de Valencia lo único que le he dicho es que ese acceso no está defendido por todo el mundo. Es lo único que he dicho. Que es un tema de debate de la colectividad valenciana bastante amplio y que hay fuerzas que están a favor y otras que no lo están, pero que en este momento está garantizado, y yo creo que muy bien, el acceso al puerto de Valencia y el desarrollo logístico de toda la zona correspondiente de Valencia.

En Castellón, no es una cuestión financiera, es que uno de los planteamientos que se han puesto encima de la mesa es hacer un túnel, como usted sabrá, de acceso al puerto y ese túnel está pegado al borde del puerto y al mar con un nivel freático determinado. Lo que se está realizando es una obra que exige unos procesos de ingeniería tales, por su proximidad al nivel freático del puerto, que lleva a unos costes que no tienen ninguna relación. Y eso habría que negarlo en el puerto de Castellón y en el de Barcelona si se tratara de construir un túnel hacia el interior del puerto. Por tanto, me estoy refiriendo no tanto al volumen del coste, sino a la dificultad de ingeniería de la solución, que supone unos costes que no tienen absolutamente ninguna razón de realizarse con respecto a una obra que tiene garantizado su acceso en todo el proceso de ampliación del puerto de Castellón. Dicho esto, hemos tenido los contactos suficientes para analizar la propuesta que nos han hecho.

Le he contestado a su pregunta. Usted me dice: ¿Estarían ustedes dispuestos a estudiar la ejecución de la autopista de peaje entre Madrid y Valencia? Yo no me consideraría una persona seria, y me considero, si, en este momento, no pudiera decirle que, teniendo una autovía en cierre, dedicándole el volumen de recursos que dedica el sector público al cierre de la Nacional III, y siendo una vía de gran capacidad que le soluciona el problema de acceso a Valencia por infinitos años, no veo ninguna lógica para que esta Secretaría de Estado hable de una autopista de peaje paralela a la autovía. Con eso, ya le he dicho y vuelvo a repetírselo, que no un estudio, porque estudios se hacen 50.000; ofertas de dinero encima de la mesa por un grupo financiero en la Delegación del Gobierno no se hace ninguna. Estudios, solamente hay que tener dinero para encargárselos a alguien y en este país siempre hay alguien dispuesto a ello, sobre todo cuando le pagan. Por tanto, estudios se hacen todos los que se quiera. No me pida usted que yo me los estudie; los he visto, pero no me pida usted que me los estudie, con visos de factibilidad, porque la factibilidad se soluciona viniendo con una oferta financiera concreta a la Delegación del Gobierno, y eso no ha venido. Lo otro es un estudio en el sentido genérico de la palabra.

Si me lo permite su señoría, voy a centrarme en algo que me parece absolutamente crucial. Cuantas veces intervenga su señoría ampliará el temario y las cuestiones. A mí me gustaría enormemente que su señoría me citara en esta Cámara, para tener un debate sobre política hidráulica, cuando quiera; estoy absolutamente dispuesto a comparecer y a celebrar un debate sobre política hidráulica, pero no estamos haciendo ahora ese debate; de las preguntas que me ha hecho su señoría, la mayoría son generales, pero muchas de ellas han sido concretas —tiene usted razón—; las que son concretas se las contesto, otras se me han olvidado y se las voy a contestar ahora. Básicamente en sus preguntas lo que hay son unas ganas, que yo entiendo perfectamente, de que debatamos una política hidráulica. Señoría, yo estoy absolutamente a su disposición, como le he dicho, para debatir sobre eso, pero me permitirá usted que a las tres de la tarde no haga un debate tan apasionante como es. Usted me ha terminado preguntando incluso por la situación del plan hidrológico, y se lo voy a contar, pero insisto en que cuando quiera tengamos un debate sobre política hidráulica, en esta Cámara, o donde usted desee. Y le voy a contestar a un conjunto de cosas que me ha dicho.

El presupuesto de obras hidráulicas para 1995, capítulo VI, es exactamente igual, a la peseta, que el del año 1994, el mismo. No hemos rebajado ninguna cuantía. El volumen del capítulo VI es exactamente igual. Es más, el capítulo VI del Ministerio es exactamente igual que el de 1994, pero las confederaciones hidrográficas tienen más volumen de dinero porque hay un incremento de las transferencias de la Dirección General de Obras Hidráulicas a las confederaciones, que suben a 16.000 millones de pesetas. Por lo tanto, globalmente consideradas la Dirección General y las confederaciones, se produce un aumento de los recursos dedicados a obras hidráulicas. Pequeño, tiene razón, pero se produce el incremento correspondiente. La cifra del capítulo VI, Dirección General, es la misma; la cifra del capítulo VII del Ministerio es mayor, lo que quiere decir que, globalmente vistas las confederaciones y la Dirección General, crece.

Una pregunta concreta sobre volumen de cifras se me había olvidado. Tengo las contestaciones a algunas cosas, pero me ha parecido que sería mucho más extenso y posible contestárselo por escrito.

Aguas subterráneas. En cada cuenca se incluyen los proyectos de recarga de acuíferos y regulación de la explotación. En conjunto, unos 15.000 millones. Pero hay que ir a los proyectos correspondientes de cada una de las cuencas. Próximamente sale un libro blanco sobre aguas subterráneas, que ha sido confeccionado conjuntamente por el Instituto Tecnológico Geominero de España y por la Dirección General de Obras Hidráulicas, donde se habla de todo lo que el MOPTMA y el Ministerio de Industria plantean y analizan sobre aguas subterráneas, con una visión de inversiones por más de 140.000 millones de pesetas.

Defensa y encauzamientos. Este año se acabaron 50 kilómetros en el río Segura. Se inician, como S. S. verá en la información que le voy a dar en cuanto termine mi exposición, las rieras del Maresme, del Guadalhorce, del Guadalmedina. Todo eso, señoría, se lo voy a dar por escrito ahora mismo, no dentro de setenta y dos horas, para que usted lo tenga.

Abastecimientos. Yo le he contestado genéricamente, creía que le había contestado, pero parece ser que no, por lo que se lo voy a dar por escrito, pero le pongo dos ejemplos que me ha dado, el de La Sagra, que aparece con 3.699 millones de pesetas y 11.414; es un proyecto que se desglosa y, al desglosarse, aparece en dos cifras distintas.

Plan hidrológico. Su señoría tiene razón; hace seis meses que se invitó al Ministerio a que presentara el análisis de la consecución de la Ley de Aguas. Le puedo decir que la semana pasada he leído el borrador, por lo que estamos en disposición de remitirlo a la Cámara en muy breve plazo. Lo he leído y viene la situación financiera que se deriva de la aplicación de aguas, tal como había dicho el Congreso en su momento.

Respecto al plan de regadíos, están en ello el Ministerio de Agricultura y nuestro Ministerio.

Sobre el plan hidrológico, no he dicho exactamente que presupuestaríamos, señoría; he dicho que, a la hora de clasificar los objetivos, intentaríamos que los objetivos, que recoge tradicionalmente a lo largo de un montón de años la estructura de proyectos, se ajustaran en su análisis global a los objetivos que va a plantear el plan hidrológico. He dicho los objetivos, no he hablado de inversiones, de forma tal que los proyectos que aparezcan en los correspondientes presupuestos se vayan aproximando en su forma de definirlos a los objetivos que identifica el plan hidrológico. No he dicho que los proyectos que vayan a estar en un sitio estén en el otro, sí que, obviamente, los proyectos que están en los presupuestos para 1995, aunque no sé cuándo se aprobará el plan hidrológico por estas Cámaras, los que se inician en 1995, estarán incluidos en el plan hidrológico, porque obviamente ocuparán un conjunto de años.

Sobre la situación actual del plan hidrológico, sabe S. S. que salió del Consejo Nacional del Agua, que emitió un informe, y en este momento la Secretaría de Estado está preparando un informe para que el Consejo de Ministros pueda verlo y dé las directrices necesarias para cambiar el plan hidrológico. Porque el anteproyecto de 1993 hay que cambiarlo en función de todas o de algunas de las recomendaciones que el Consejo Nacional del Agua ha puesto encima de la mesa. Por lo tanto, el Gobierno tiene que dar las directrices para cambiar el anteproyecto de 1993 en función de lo que ha realizado el Consejo Nacional del Agua. Y en eso estamos. Espero que en las próximas semanas la comisión delegada pueda analizar la situación correspondiente al plan hidrológio. A partir de ahí lo verá el Gobierno cuando esté modificado y lo verán estas Cámaras. De todas formas, como he tomado nota de todas las preguntas, S. S. tendrá relación puntual de ellas. **(La señora De Palacio Valle-Lersundi pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra, brevemente.

La señora **DE PALACIO VALLE-LERSUNDI:** Hay una pregunta dentro del Plan Hidrológico que era puramente informativa y que efectivamente se salía de la comparecencia, pero todo lo demás, señor Zaragoza, es puro presupuesto. Si se invierte más o menos en tal o cual cuenca, si se hace tal o cual cosa o si se suprime tal o cual acción o el pacto del agua no se cumple o sí se cumple. Le quiero decir que eso es pura actuación presupuestaria. Los presupuestos no son neutros; son la cuantificación económica de una política.

El señor **PRESIDENTE:** Para terminar ya, creo que ha quedado claro que todas las preguntas que aquí se han producido han sido en la línea presupuestaria y no se puede evitar que haya unas matizaciones de temas importantes que preocupan a los señores Diputados y a los grupos políticos.

Tomamos la palabra al señor Zaragoza, como no puede ser menos, en cuanto a su interés por comparecer para un tema monográfico sobre el plan hidrológico nacional.

Muchas gracias.

Se suspende la sesión. A las cuatro iniciaremos la sesión de esta tarde.

Se suspende la sesión a las tres de la tarde.

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

— DE LA SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA (NARBONA RUIZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (212/001060), IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (212/001135 y 212/001123; 212/001124 y 212/001120), PNV (212/000966), COALICION CANARIA (212/001006 y 212/001027, 212/001029, 212/001031 y 212/001028) y MIXTO-UV (212/000979, 212/000998 y 212/000997).

El señor **PRESIDENTE:** Se reanuda la sesión, tal como estaba previsto, con algún retraso, con la presencia de la Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda, la señora Cristina Narbona, a petición de los grupos parlamentarios a los que vamos a darles la palabra, como es habitual por orden de petición.

Por parte del Grupo Popular tendrá la palabra don Luis Ortiz en primer lugar. Lo único que quiero decirles es que la señora Secretaria de Estado me ha pedido, con coherencia, y me ha convencido, que le permitiera hacer una introducción de los planteamientos presupuestarios antes de que se proceda a las preguntas pertinentes de cada grupo político. Si no hay ningún inconveniente, le damos la palabra a la Secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Buenas tardes, señores Diputados.

Quería precisamente iniciar mi intervención esta tarde aquí dándoles una breve explicación de la incidencia que los presupuestos, en su conjunto, van a tener sobre la posibilidad de poder actuar en el campo de política ambiental y de vivienda para el año 1995, y adelantarles también algunas cuestiones que no tienen un reflejo presupuestario claro, pero que tienen mucho que ver con el avance que estamos intentando dar en cuanto a articulación de una auténtica política medioambiental a nivel nacional.

He repartido a SS. SS. dos cuadros que creo que pueden servirnos para ir acompañando mi explicación sobre las cifras de presupuesto de esta Secretaría de Estado para 1995, así como otro cuadro relativo a los recursos que desde los distintos fondos europeos está previsto que se destinen hasta el año 1999 a inversiones medioambientales. Serán, por tanto, las cifras sobre las cuales me detendré a continuación.

En primer lugar, para situar el presupuesto de la Secretaría de Estado en el contexto del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente que, como seguramente saben SS. SS., va a registrar un incremento moderado el año 1995 en lo que son las partidas de inversión y transferencias, en torno al 3,5 por ciento. La Secretaría de Estado va a registrar un incremento algo superior, como ven en el cuadro, del 4,1 por ciento, con un aumento en lo que es la partida destinada a transferencias, el Capítulo 7, y en cambio una contracción en lo que es la partida de inversión directa. Quiero detenerme en este primer extremo porque responde al cambio que estamos intentando abordar desde la Secretaría de Estado respecto a etapas anteriores.

Esa disminución del Capítulo 6, que se ve reflejada en particular en la Dirección General de Política Ambiental, responde al cambio que queremos consolidar de una Secretaría de Estado que más que actuar directamente en determinados ámbitos, que casi en su totalidad son competencia de las comunidades autónomas, organiza su actividad de forma que coordine y que impulse la actividad de las distintas administraciones territoriales. Por ello hay, con la propia Dirección General de Política Ambiental, un incremento del Capítulo 7, de transferencia, pero que, como ya he dicho, hay una reducción en el Capítulo 6. Hay que recordar que el año pasado, y también éste, el grado de ejecución presupuestaria de la Dirección General de Política Ambiental fue particularmente bajo. Lo será también este año, cuyo presupuesto siguió concibiéndose desde una óptica que creo equivocada, porque desde la Dirección General de Política Ambiental es absurdo plantearse la acción directa con cargo, por tanto, a un Capítulo 6 de la propia Dirección General, en ámbitos donde la responsabilidad y la competencia es plenamente de las comunidades autónomas. Por supuesto, hay determinados segmentos donde es posible esa actuación directa, como es la recuperación ambiental de la obra pública, como es, en principio, la actuación sobre suelos estatales. Pero el grueso de las políticas ambientales son, en estos momentos, responsabilidad y competencia de las comunidades autónomas. Por eso, nos ha interesado, mucho más que un incremento no justificado de la inversión a cargo directamente de la Dirección General de Política Ambiental, un cambio en cuanto a la posibilidad real de incidir de esa Dirección General en relación con el resto de las administraciones territoriales.

El primer cambio que sí está reflejado en los presupuestos, aunque no en este cuadro que les acompaño, es el que se refiere a la dotación de medios humanos de la Dirección General de Política Ambiental. En esta Dirección General se han aumentado en 13 los miembros con cualificación técnica alta, siete de los mismos se han incorporado ya a la Subdirección General que se ocupa de las evaluaciones y de la declaración de impacto ambiental; siete adicionales a los sólo cinco que existían, con lo cual hemos conseguido más que redoblar lo que eran los efectivos para el trabajo en las declaraciones de impacto ambiental que sobre obra estatal sí es competencia estrictamente de la Dirección General de Política Ambiental. En su conjunto, hay un incremento de gasto en el Capítulo 1, en la Dirección General de Política Ambiental, de algo más de 700 millones de pesetas. Por tanto, reforzamiento de medios humanos, obviamente constreñida por lo que son las restricciones y las limitaciones presupuestarias, pero creo que bien justificada por la carga de trabajo que en estos momentos se tiene en el área que he mencionado, el de la tramitación de las declaraciones de impacto ambiental.

Más importante que eso es el papel que nos toca jugar desde este año en la Secretaría de Estado de Medio Am-

biente en relación con los recursos procedentes de los fondos europeos. En el segundo cuadro que tienen SS. SS., que contempla las cifras que se destinan a actuaciones en medio ambiente, como ven, para 1995 la cifra de recursos procedentes de los distintos fondos europeos y destinada a actuaciones medioambientales supera los 130.000 millones de pesetas. Dado que estos son recursos que se añaden a los que invierte la administración receptora, significa la movilización o el apoyo a casi 200.000 millones de pesetas de inversión en medio ambiente, con el apoyo comunitario por las cifras que aquí ven.

Hemos establecido con el Ministerio de Economía y Hacienda un sistema de análisis de las operaciones que se integren en varios de los fondos europeos para dotarlas de la máxima coherencia en cuanto a los objetivos que se vienen definiendo a nivel nacional. El gran cambio que también se ha producido, y que entendemos que significa el avance hacia una mayor coherencia y coordinación con las administraciones territoriales, es el relativo al fondo de cohesión, instrumento que hasta la fecha estaba reservado a proyectos gestionados por la Administración central del Estado y que el Gobierno ha acordado que, en parte, se destinen a proyectos gestionados directamente por las comunidades autónomas o por las corporaciones locales. Pues bien, este conjunto de proyectos gestionados por otras administraciones territoriales será analizado, con carácter previo a su remisión a Bruselas, por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Desde este momento contamos con el papel que creo que de manera correcta debemos de jugar en cuanto a dar mayor coherencia al uso de los recursos que, en su conjunto, se aplican en nuestro territorio para alcanzar determinados objetivos de carácter nacional en materia medioambiental.

Por otro lado —y esto no lo puede en ningún caso reflejar el presupuesto—, a lo largo de este año hemos puesto las bases para una auténtica coordinación administrativa, potenciando la Conferencia sectorial de Medio Ambiente, que se ha reunido ya en dos ocasiones este año y que se volverá a reunir a primeros de diciembre para celebrar, en ese acto, la firma de los acuerdos con todas las comunidades autónomas en relación con dos planes nacionales: el Plan nacional de residuos peligrosos y el Plan nacional de depuración de aguas residuales.

Desde nuestra óptica, más allá de lo que pueden ser las cifras del presupuesto, me interesa resaltar el cambio que estamos intentando dar desde la Secretaría de Estado a partir de fondos no del presupuesto nacional, sino mediante esa gestión compartida con las comunidades autónomas, que vamos a ir acentuando en los próximos meses. Por lo pronto, como digo, el fondo de cohesión ya en estos momentos está abierto a la posibilidad de que se apliquen al mismo recurso para proyectos de comunidades autónomas. Hemos recibido en la Secretaría de Estado los proyectos que, con cargo al programa nacional de reforestación y de lucha contra la erosión —agricultura— se han seleccionado de parte de las comunidades autónomas. Incluso este año, si tenemos cabida todavía para incorporar proyectos al fondo de cohesión, por primera vez las comunidades autónomas tendrán acceso al disfrute de dichos fondos.

Por lo que se refiere al resto de las direcciones generales, que no son las de política ambiental, me interesa resaltar el crecimiento que registra la Dirección General de la Vivienda; crecimiento que está justificado por la evolución del plan de vivienda que en estos momentos, con datos de primeros de septiembre, indican que desde que inició el plan en 1992 han recibido ya financiación actuaciones por un total de algo más de 340.000 viviendas, lo que equivale, en estos momentos, al 90 por ciento del total de los objetivos de estos tres primeros años. Es decir, concluiremos el año 1994 habiendo alcanzado, en términos de viviendas que han obtenido financiación, algo más del cien por ciento de lo correspondiente a estos tres años del plan de vivienda, y eso supone que, desde el punto de vista presupuestario, como estaba previsto, la Dirección General tendrá necesidad de ver aumentar, de forma paulatina, los recursos que se aplican, básicamente mediante subsidios de tipo de interés y mediante subvenciones a fondo perdido. Con los recursos que se nos han asignado en el presupuesto para 1995, podremos cubrir, en el caso de la Dirección General de la Vivienda y Arquitectura, los compromisos que van derivándose de la implementación del plan de vivienda 1992-1995.

Por lo que se refiere a la Dirección General de Calidad de las Aguas, también aquí aparece por primera vez un capítulo 7, capítulo que no existía en los presupuestos de años anteriores y que, aunque se dote inicialmente con una cantidad baja, indica la forma en que vamos a complementar las actuaciones que hasta ahora sólo hemos desarrollado mediante la declaración de obra de interés general del Estado. Además de las obras de interés general del Estado, habrá depuradoras que cofinanciaremos con las comunidades autónomas, en el marco del acuerdo que con cada una logremos dentro del Plan Nacional de Depuración de Aguas Residuales, y aparte de aquellos proyectos que canalicemos para obtener financiación con cargo al fondo de cohesión. En el caso de la Dirección General de Calidad de las Aguas se mantiene la cifra, con un ligero incremento y con la aparición, por primera vez, de un capítulo 7, mediante el cual podremos precisamente cofinanciar obras que no sean previamente declaradas de interés general del Estado, y pudiendo atender también a los compromisos ya derivados de declaraciones de interés general existentes.

En cuanto a la Dirección General de Política Ambiental, ya he comentado la evolución de sus cifras. La Dirección General de Costas mantiene una cifra similar, un poco más alta, a la del presupuesto de 1994, con lo cual también nos seguimos movimiento dentro del escenario marcado por el Plan de Costas 1993-1997, que preveía una cuantía mínima de actuación directa de la Administración central de 15.000 millones/año; seguimos por encima de esa cifra y, también en este caso, pudiendo dar cumplimiento a los compromisos que en estos momentos estén en vigor.

En el caso del Instituto Nacional de Meteorología, en lo que es el capítulo 6, hay una cifra algo inferior a la del año pasado como consecuencia de que en este año, el año 1994, es cuando se ha procedido a la adquisición de los

principales equipos informáticos nuevos de los que se dota el Instituto y, por lo tanto, es una actuación que ya ha sido asignada al presupuesto del año 1994 y no se requieren cifras más elevadas de inversión en lo que es el presupuesto de 1995. En cambio, tanto en el capítulo 7 como en el capítulo 4, aumentan las partidas de transferencias como resultado de la participación del Instituto Nacional de Meteorología en distintos ámbitos internacionales, que son los que están permitiendo, con las cuotas de participación cuyos recursos se asignan en estos capítulos, que dispongamos del mejor acceso posible a los datos en materia de meteorología.

Resumiendo, el presupuesto, como ven, sufre un incremento, en su conjunto, del 4,1 por ciento, incremento algo superior al que tiene el presupuesto del conjunto del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. El incremento básicamente se debe a los compromisos derivados del plan de vivienda y a su aplicación en este ámbito, y se producen los cambios que he señalado en cuanto a intensificar nuestra actuación por la vía del capítulo 7, de transferencias, que se ven complementadas con las actuaciones —que también he comentado— en cuanto a la posibilidad de incidir, desde la Secretaría de Estado, en la coherencia a dar, por parte del órgano ambiental superior del Estado, a actuaciones que se desarrollan en el conjunto del territorio, obviamente, sin que esto signifique, en absoluto, perturbar la competencia atribuida a las administraciones territoriales en estas materias, sino simplemente a efectos de que los recursos que nos lleguen desde Europa garanticen el cumplimiento de lo que son objetivos nacionales en las cinco grandes áreas de actuación de la estrategia nacional del medio ambiente: la lucha contra la desertificación, la conservación de la biodiversidad, la gestión del agua, la gestión de los residuos y la mejora de la calidad del medio ambiente urbano. Estas son las líneas en las que estamos trabajando y para dos de ellas, concretamente a cargo de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, tenemos ya esos dos escenarios de planes nacionales que antes he comentado: el Plan Nacional de Residuos Peligrosos y el Plan Nacional de Depuración de Aguas Residuales. Hay que añadir a esto la actuación del Ministerio de Agricultura y Pesca, que, en el ámbito de sus competencias de conservación de la naturaleza, ha puesto en marcha también, con la colaboración de las comunidades autónomas, un programa a medio plazo de reforestación y de recuperación del suelo y de lucha contra la erosión. Naturalmente, son actuaciones ambientales, que en parte van a recibir apoyo del fondo de cohesión y en parte del propio Feoga-orientación, y también en ese ámbito de una visión integrada, que es lo que pretendemos hacer.

En consecuencia, desde mi responsabilidad en la Secretaría de Estado, considero satisfactorio el proyecto de presupuestos para el año que viene, y creo que mucha más importancia que las cifras en sí mismas que les comento tiene el resto de cuestiones que abundan en la dirección, en el sentido de hacer de esta Secretaría de Estado un órgano potente, de auténtica coordinación y de auténtico impulso a la política ambiental en todo el territorio español.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular, don Luis Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ:** No sólo por cortesía, quiero dar las gracias a la Secretaria de Estado, en primer lugar, por su comparecencia ante nosotros, una vez más, para someterse no tanto a examen como a contraste de cifras y de números, en este debate ceñido estrictamente a los presupuestos, y en segundo lugar, también por su introducción del conjunto de cifras de las direcciones generales que están a su cargo.

Voy a formularle una serie de preguntas... **(El ruido de las obras en curso impide oír con claridad al orador.)**

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, señor Ortiz. Este es un tema de medio ambiente, de ruidos, que nos están molestando. Le ruego, por favor, que se acerque un poco más al micro, porque se oye mal.

El señor **ORTIZ GONZALEZ:** Casi me lo voy a tragar, Presidente. **(Risas.)**

El contexto de esta intervención es estrictamente de carácter presupuestario. Consiguientemente, no voy a entrar en una valoración del desarrollo del plan de vivienda 1992-1995 al que, con el triunfalismo y el optimismo que le caracteriza, se ha referido la Secretaria de Estado. Mi Grupo quiere anunciar que tan pronto terminen los debates presupuestarios, solicitaremos —y supongo que obtendremos— su comparecencia, para que nos dé cuenta cumplida, en una sesión a ser posible monográfica, del plan de vivienda 1992-1995, donde los datos de mi Grupo y de este portavoz del área de vivienda, desafortunadamente, no coinciden con los de la señora Secretaria de Estado.

El motivo de nuestras preguntas —preguntas sobre temas fundamentales, no vamos a entrar en preguntas ceñidas al casuismo, que no tendría sentido— es que existe una estrecha correlación entre las dotaciones presupuestarias y la política de vivienda, lejos de lo que en el informe económico-financiero que obra en la documentación presupuestaria se pretende demostrar cuando se dice que no existe una asociación directa entre las actuaciones de una determinada política de vivienda y las dotaciones presupuestarias asignadas a dicha política, página 242 del informe económico-financiero, un texto al que supongo que no será ajena la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda. Nosotros sí creemos que existe una muy importante correlación entre las dotaciones presupuestarias y una política de vivienda, y lo creemos porque, con datos del propio informe económico-financiero —y me remito a la página 164—, cuando se hace la valoración de las políticas de gasto de los Presupuestos Generales del Estado, se recoge, obviamente, la cifra de vivienda, que, con 113.000 millones de pesetas y un incremento del 6 por ciento, significa el 0,4 por ciento del conjunto de los presupuestos consolidados del Estado, que ascienden, como es bien sabido, a 29 billones de pesetas.

Es importante para nosotros subrayar —y en esto supongo que coincidiremos con la Secretaria de Estado— la insuficiencia de las dotaciones presupuestarias para vi-

vienda, lo que se acredita con datos macroeconómicos. En España a duras penas llegamos al 0,8 por ciento del PIB en las dotaciones presupuestarias, tanto directas como indirectas, para la política de vivienda, frente al 2 por ciento que se registra en muchos países de la Comunidad Económica Europea.

En este contexto voy a citar las partidas fundamentales de los programas 431 A y 431 B, principalmente al primero de ellos, que, como es sabido, se refiere a promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a la vivienda, con un total, en lo que concierte al capítulo 7, transferencias de capital, que asciende a 98.944 millones; consiguientemente, consume la práctica totalidad o el 90 por ciento de las asignaciones para viviendas en los Presupuestos Generales del Estado.

Las partidas fundamentales son, entre otras, las siguientes, y al hilo de ellas formulo las preguntas correspondientes. Hay una primera gran partida, transferencias de capital a empresas públicas y otros entes públicos, de 3.350 millones de pesetas, que reza: A Sepes, para convenio de Extremadura. Quisiera preguntar a la señora Secretaria de Estado si estamos en presencia de un trato especial para Extremadura, distinto del resto de las comunidades autónomas de España; cuál es el sentido de esta partida; qué objetivos persigue y cómo explica que haya sólo una partida específica para Sepes de 3.350 millones de pesetas, pero sólo para Extremadura. Seguro que eso tiene una explicación que este modesto portavoz desconoce y que podrá ilustrar la señora Secretaria de Estado.

La segunda gran partida es una de 30.200 millones de pesetas, transferencia a comunidades autónomas, dentro de la cual, a su vez, tiene especial relevancia otra de 19.744 millones de subvenciones para adquisición y rehabilitación de viviendas, con un listado según las distintas comunidades autónomas. Aquí mi pregunta es si estas subvenciones se otorgan al amparo del nuevo régimen de viviendas, entendiendo por tal el régimen puesto en vigor coincidiendo con el plan de vivienda 1992-1995 ó también a subvenciones al amparo de regímenes anteriores, y, en este caso, cuál sería el desglose de las subvenciones de acuerdo con el viejo sistema y de acuerdo con el nuevo. En definitiva, lo que este portavoz quiere saber es en qué medida, de acuerdo con el Plan 1992/1995, se está siguiendo y en qué cifras una determinada política de subvenciones o hasta dónde, también en esta materia de subvenciones, hay lo que pudiéramos llamar el pie forzado del pasado.

Hay otra partida que, por cierto está reiterada por dos veces en capítulos, artículos y conceptos distintos, que es la de regeneración de medio ambiente urbano, por importe de 1.819 millones. Figura dos veces, porque está en el capítulo 7, artículo cinco, concepto 0, subconcepto 03; y, nuevamente, en el capítulo 7, artículo seis, concepto 5. No he tenido el tiempo ni la paciencia de sumar las partidas. Quisiera ver si se trata de una duplicación. Pero más que eso, lo que quisiera saber es el propósito de esta partida y, si la señora Secretaria de Estado lo tiene a mano, y si no, le ruego que me lo envíe por escrito, cuáles son los distintos renglones, los desgloses en los que se materializa esta partida de regeneración de medio ambiente urbano: en qué ciudades, en qué estudios, con qué objetivos... En definitiva, el desglose o el desarrollo, con la mayor desagregación que sea posible.

Otra gran partida, de 2.110 millones, se refiere a transferencias de capital a corporaciones locales. Figuran una serie de subpartidas, que constan perfectamente en el programa; pero lo importante es conocer cuáles son los criterios de distribución de estos 2.110 millones de pesetas: con qué criterio se ha asignado a ayuntamientos de Cataluña, o a Ceuta y Melilla, o a El Ferrol, para el barrio del Pilar, y cuáles son las razones que inspiran los criterios de distribución de este capítulo.

Hay una partida fundamental de 63.283 millones de pesetas, subvenciones a familias e instituciones sin fines de lucro. Y aquí, tras la observación de que esta partida, comparándola con los presupuestos para el año 1994, ha descendido (es decir, curiosamente han aumentado las transferencias de capital a empresas públicas o a entes públicos, y se ha reducido, en términos relativos siempre dentro del aumento, la importancia de estas transferencias de capital a familias e instituciones), quisiera fundamentalmente preguntar a la señora Secretaria de Estado: en el renglón básico de subsidiación de intereses de préstamos y otros apoyos a viviendas, ¿cuál es el peso de las subsidiaciones que vienen de regímenes de viviendas anteriores al plan 1992/1995, y cuáles se incardinan en el plan 1992/1995? Porque recuerdo que en presupuestos anteriores, un porcentaje muy alto —el 60, el 70 y algunos años el 80 por ciento— era simplemente para cumplir los compromisos contraídos como consecuencia de créditos concedidos en etapas anteriores.

En relación al capítulo 8, activos financieros, quisiera conocer el contenido y desglose, con la desagregación necesaria, de dos partidas importantes: una, de 1.186 millones de pesetas, de concesión de préstamos al sector público. Quisiera saber a qué entes del sector público se han concedido estos préstamos. Y otra, de 3.000 millones de pesetas, de concesiones de préstamos a entidades fuera del sector público, tal como reza la rúbrica que figura en los presupuestos.

Quisiera hacer dos preguntas también de carácter general. Como sabe la señora Secretaria de Estado, se ha producido una baja importante en los tipos de interés. Se aprobó por la Cámara, de forma unánime o cuasi unánime, una proposición no de ley (quiero recordar que presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que mi Grupo, naturalmente, apoyó), en el sentido de mantener los diferenciales existentes entre los tipos de interés de mercado y los subsidiados, de suerte que los beneficiarios de los préstamos con subsidiación de intereses siguieran contando con ese diferencial, a pesar de la baja de los tipos de interés. Quiero creer que, obviamente, esta iniciativa todavía no se ha tenido en cuenta en la elaboración de los presupuestos; supongo que esto es así, por lo que quisiera una confirmación de la señora Secretaria de Estado.

La segunda pregunta sería saber qué va a hacer la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda para instrumentar o materializar esta iniciativa, del Grupo de

Izquierda Unica-Iniciativa per Catalunya, que mereció la aprobación prácticamente unánime de todos los grupos de la Cámara.

Con carácter anecdótico, más que con otro objetivo, preguntaría a la señora Secretaria de Estado qué alcance y qué propósitos persigue una partida muy pequeña, de 4.200.000 pesetas, en el Capítulo 6, que se denomina: Seguimiento de los efectos de la nueva Ley del Suelo. ¿Para qué se van a dedicar 4 millones y medio en la línea del seguimiento de los efectos de la nueva Ley del Suelo? Mi Grupo entiende que, como la nueva Ley del Suelo está teniendo una vocación importante de ser derogada, estos cuatro millones y medio son un dinero cuya inversión —porque es inversión— no compartimos. Pero, en todo caso, esto es broma. Lo importante es que me diga, si lo tiene a bien, a qué se van a dedicar estos cuatro millones y medio, para ir siguiendo los efectos de la Ley del Suelo, cuando estos efectos son unos, porque prácticamente, ningún ayuntamiento de España ha estrenado —o casi ninguno— la Ley del Suelo de 1990 y su texto refundido de 1992.

Y con el permiso del señor Presidente, pido disculpas por la longitud de mis preguntas, paso la palabra a mi compañero, Guillermo Gortázar.

El señor **PRESIDENTE:** Efectivamente, S. S. ha comunicado que iba a compartir un tiempo. El señor Ortiz se ha disculpado por haber utilizado más tiempo del debido, que tendrá que recortar el señor Gortázar.

Tiene la palabra el señor Gortázar, como portavoz del Grupo Popular.

El señor **GORTAZAR ECHEVERRIA:** En lo que respecta al medio ambiente, de su Secretaria de Estado, yo aprecio un presupuesto globalmente continuista; es decir, bastante malo desde el punto de vista del Partido Popular, donde hay un incremento en las partidas destinadas a vivienda, pero una reducción notable en las partidas destinadas al medio ambiente. Esa reducción global en medio ambiente contradice, una vez más, las protestas de importancia medioambiental que hacen sistemáticamente el señor González y el Ministro de Obras Públicas en relación al medio ambiente. De manera que tenemos una primera contradicción entre la importancia que se le atribuye y la reducción material a la que se le somete.

Sin embargo, hay un espectacular aumento en lo que es el capítulo 1. Hay otra contradicción, que consiste en que se reducen globalmente las partidas de medio ambiente, conjuntamente consideradas. Sin embargo, todo lo que es retribución y contratación de funcionarios aumenta de una manera muy notable. Por ejemplo, la Dirección General de Calidad de Aguas incrementa un 63 por ciento las partidas; la Dirección General de Protección y Mejora del Medio Ambiente, un 20 por ciento. Es decir, estamos en un escenario que no le gusta al Partido Popular y, como tal, se lo tengo que manifestar con toda claridad.

Hay, además, una reducción de las inversiones reales muy claramente en la Dirección General de Política Ambiental, que supone un 35 por ciento. La partida que baja espectacularmente es la destinada a inversiones en infraestructura, con una reducción de casi 3.000 millones.

Sería preciso conocer la razón, si es que el Ministerio piensa que la infraestructura medioambiental en España es ya suficiente. Curiosamente, mientras crece el presupuesto para programación, información y normativa, que pasa de 608 millones a 1.108 millones, disminuye el destinado a infraestructuras y equipamiento ambiental, que pasa de 4.130 millones a 1.405, y el de recuperación ambiental, de 1.890 a 1.280; crece muy ligeramente el destinado a vigilancia y control de la calidad ambiental, efectivamente, de 1.098 a 1.207.

Con todo, a mí lo que me parece más grave, en relación a estas cifras y a este panorama, es la apelación de nuevo —ya es la segunda vez que se la oigo a usted— al Plan Nacional de Aguas Residuales y al Plan de Residuos Industriales. Este es un Ministerio que destina unas enormes energías a informes, muchos de ellos muy rigurosos —en algunos casos no tanto—, a elaboración de planes; sin embargo, no se ven las soluciones prácticas. Realmente, desde el año 1992 —sé que se ha publicado uno recientemente— en que había un diagnóstico del medio ambiente en España, que usted conoce muy bien, año tras año nos encontramos con la elaboración de un plan que no termina de plasmarse, ni de verse, ni, sobre todo, de ponerse en práctica. Usted ha hecho una presentación muy ajustada de esos planes, sobre lo que creo que hay que llamar la atención. Hablan ustedes constantemente de planes, pero aquí están las aguas residuales sin tratar en numerosos puntos de España, y los residuos en unas circunstancias francamente malas.

En relación a la Dirección General de la Calidad de Aguas, prácticamente se mantiene el volumen de 1994 en los presupuestos, en torno a los 18.500 millones de pesetas, y como ocurre en esta vida hay claroscuros, hay elementos favorables y otros no tanto. Por ejemplo, parece que es positiva la disminución en 600 millones de la cifra destinada a estudios. Al menos esta partida ustedes la han reducido en 600 millones, lo cual hay que reconocer como positivo. Sin embargo —insisto— lo han compensado ustedes sobradamente con el aumento de la partida del capítulo 1, que aumenta un 63 por ciento, que nos parece absolutamente desmesurado en relación al conjunto del presupuesto.

Lo que llama más la atención de su planteamiento, en relación a las aguas residuales, es que, según cifras dadas por ustedes, de aquí al año 2006 hay una necesidad entre un billón y medio de pesetas, según unas versiones; según otras versiones, tres billones; he oído hablar incluso de cinco, pero a ésas ni me remito.

La pregunta que uno se hace al ver estas cifras, considérense o no las aportaciones de los fondos europeos, es cómo se pueden cubrir con estos volúmenes de inversión y de actividad esas necesidades que tiene nuestro país. La pregunta es: ¿Quién va a hacer esto en España? Porque si ustedes no canalizan ni tienen ese dinero, no pensemos que lo van a tener los ayuntamientos ni las comunidades autónomas. Esto no existe en ningún sitio. Tenemos una situación trágica, realmente grave en las aguas residuales. Uste-

des mismos valoran esas cifras en tres billones y se mueven con un presupuesto de 18.000 millones de pesetas para la calidad de aguas, o con unas aportaciones de 70.000, etcétera, que hay que repartir en muchos conceptos por parte de los fondos de cohesión. De manera que no salen las cuentas.

Creo que la primera pregunta y la pregunta clave en este capítulo es cómo van ustedes a conciliar el problema que tiene España de tratamiento de aguas residuales con los recursos y las capacidades que ustedes tienen y que aparentemente inciden en las comunidades autónomas y en los ayuntamientos, porque ése es un «gap» que no se sabe cómo se resuelve. Le aseguro, señora Secretaria de Estado, que es un problema muy grave. Hay zonas turísticas de nuestro país, como usted sabe muy bien, que tienen un problema de clientela y de demanda turística importante, que es un activo de la nación, y a quien no se puede satisfacer.

En relación a la Dirección General de Protección y Mejora del Medio Ambiente, hay una reducción de 2.000 millones de pesetas en su presupuesto, lo cual supone un 21 por ciento sobre el año pasado. Siendo una dirección general tan sensible a efectos de los residuos básicamente, también supone una contradicción con la importancia del medio ambiente en España que da en la práctica el Gobierno de la nación. Se ve que es mucho más importante atender ciertas demandas de vivienda, que sin duda son gravísimas, pero no se compadecen con la realidad en relación a lo que ustedes plantean sistemáticamente sobre la importancia del medio ambiente.

De nuevo en esta Dirección General el Capítulo 1 crece un 20 por ciento. Hay un Capítulo 4, que es de transferencias a particulares e instituciones, que pasa de 15 millones a 190. Concretamente hay 91 millones para instituciones sin ánimo de lucro, que sin duda son instituciones con ánimo de gasto, porque no cabe la menor duda de que esas instituciones tienen un programa de gasto que el Ministerio va a suministrar. Y para otras instituciones, por ejemplo, para información medioambiental, hay 84 millones de pesetas, en el Capítulo 4, relativo a transferencias.

El Capítulo 6, de inversiones, se reduce ni más ni menos que en 3.000 millones de pesetas, y aunque usted ha advertido al inicio de su intervención que había una transferencia del Capítulo 6 al Capítulo 7, sin embargo, aquí la transferencia al Capítulo 7 no se compensa, son solamente 700 millones. En consecuencia, no es ajustado a la realidad el que haya en la práctica un planteamiento de no hacer muchas cosas, sino permitir que las hagan las comunidades autónomas sobre la base de la transferencia de esas cifras, porque ustedes mismos reducen en casi 2.300 millones de pesetas ese capítulo de inversiones.

En conclusión, la impresión que mi Grupo tiene en relación al presupuesto de medio ambiente es la siguiente: es un mal presupuesto; es un presupuesto que incrementa, como es habitual en el Gobierno socialista, el Capítulo 1 en detrimento del Capítulo 6, sin que siquiera se compense con el Capítulo 7, lo cual demuestra que el medio ambiente sigue sin la atención que corresponde a la problemática y a la demanda social y de la opinión; es producto de una ausencia de responsabilidad clara en este sentido. El otro día tuve oportunidad de debatir con el señor Ministro el problema de la responsabilidad del medio ambiente en España. No se sabe quién es el responsable, está diluido en el conjunto del Gobierno y, por tanto, recae en el Presidente del Gobierno. Hacen ustedes un flaco favor al no tener un responsable específico, claro. Hay responsabilidades importantes en agricultura, responsabilidades importantes en obras públicas. Es un Ministerio destinado a la coordinación de los requerimientos europeos, de las competencias de las autonomías y de las autoridades locales.

Esto es una perversión política, porque coordinador en un gobierno sólo es el Presiente del Gobierno. Los ministros son ministros responsables, que es algo que el Ministro de Obras Públicas no termina de comprender. No se puede ser un ministro coordinador. Aquí el único que coordina es el Presidente del Gobierno. No hay esa figura de coordinador. Ustedes hacen hincapié sistemáticamente en sus tareas de una Secretaría de Estado potente, que coordina, que impulsa. Ustedes no tienen que ser ni potentes ni coordinar ni impulsar, tienen que ser responsables.

En este país no se sabe quién es responsable del medio ambiente, y se refleja en este planteamiento que vemos en el presupuesto del año 1995. Una Secretaría de Estado sistemáticamente dedicada a la reunión con unos, con otros, sistemáticamente dedicada a la elaboración de planes que ni se ven materialmente ni se aprecian las consecuencias de su aplicación. Una Secretaría de Estado con enormes inversiones en información, en transferencias a otras instituciones, etcétera. En definitiva, unos por otros, la casa sin barrer.

Hay un problema de medio ambiente en España muy serio. Este presupuesto es muy tímido. La responsabilidad política está diluida y entre unas circunstancias y otras, es decir, entre los requerimientos de la Unión Europea y las competencias de las autonomías, en este Gobierno no se sabe quién es competente en ciertas materias y, en consecuencia, hay una situación de escasa calidad democrática en nuestro país respecto al medio ambiente, en el sentido de que los ciudadanos no saben a quién referirse en relación a una responsabilidad global política del Gobierno de la nación en materia de medio ambiente. No saben si es el señor Atienza, si es Icona, si son ustedes.

Ahora bien, hay algunas materias que ustedes llevan directamente: residuos, algunos de ellos tóxicos y peligrosos; hay responsabilidades que llevan ustedes directamente, que son aguas, por lo menos en relación a las direcciones generales que ustedes tienen. Ya sé que la aplicación concreta corresponde a las autonomías, pero tienen unas tareas y unas responsabilidades en ese sentido. Lo que hay que plantearse es si eso está mejor, igual o peor que en la anterior legislatura. Yo le digo que, a juzgar por el diagnóstico que hacían ustedes en el año 1992, no se ha dado un solo paso práctico desde entonces. Todo son reuniones, consejos, planes inconclusos, pero muy pocas soluciones prácticas.

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

El señor **ANDREU ANDREU:** Señora Secretaria de Estado de Medio Ambiente, no voy a entrar en un proceso de descalificación, porque creo que no tendría sentido. Simplemente le voy a expresar nuestro desacuerdo con los presupuestos que usted nos trae aquí, aunque la raíz de estos presupuestos a nuestro juicio se encuentra en última instancia en el incumplimiento global por parte del Gobierno de aquello del cinco por ciento del producto interior bruto para infraestructuras, como se había dicho en el Plan de convergencia.

A partir de ese incumplimiento, es perfectamente comprensible que los ministerios inversores no lleguen a los niveles que realmente deberían estar comprometidos.

Por tanto, pensamos que hay una razón básica en este asunto, que responde a una política económica global, y ni siquiera creo que dependa de su propio Ministerio. Dicho esto, quiero manifestarle que, a pesar de las razones que usted ha expuesto, en lo que es ya el reparto concreto, lo cierto es que la Dirección General de Política Ambiental tiene 2.060 millones de pesetas menos. Nos llama poderosamente la atención, sobre todo cuando la reducción se hace fundamentalmente en las partidas de inversión directa medioambiental, no en las de formación y demás, sino directamente en las de inversión medioambiental. Esto nos preocupa bastante y queremos simplemente mostrarle nuestro desacuerdo. Consideramos que esto debería ser sustancialmente variado.

Por lo demás, señora Secretaria, hay algunas preguntas que quisiéramos hacerle, visto que pensamos que con estos criterios generales difícilmente el planteamiento global va a ser movible. Quisiéramos hacer algunos planteamientos sobre el detalle. Nos preocupa, por ejemplo, que en el Ministerio de Obras Públicas, concretamente en las parcelas de que usted ha venido a hablar, se sigan trayendo algunos aspectos presupuestarios tan indefinidos como el que le voy a referir ahora. Por ejemplo, en la partida 91,90, que se refiere a actuaciones de reposición de infraestructura hidráulica en varias provincias —fíjese qué apartado tan genérico—, estamos hablando nada más y nada menos que de 33.778 millones de pesetas. Un apartado tan genérico que dice: actuaciones de reposición de infraestructuras hidráulicas en varias provincias. Yo quisiera que nos especificara, con los datos que usted pudiera ahora, y, si no, nos lo remitiera por escrito, por lo menos a qué provincias se refieren y si usted nos pudiera desglosar mejor esta partida. De igual forma, la que se refiere a acciones de materia general o que afecta a más de una comunidad autónoma, también de la Dirección General de Obras Hidráulicas, y que es nada más y nada menos que de 31.749 millones de pesetas.

Son partidas muy importantes...

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Perdone que le interrumpa, pero me está señalando cuestiones que no son de esta Secretaría de Estado. Obras hidráulicas desde hace un año está en el ámbito de la otra Secretaría de Estado. Siento haberle interrumpido, simplemente por evitarle que me enumerara más pecados que no tengo.

El señor **PRESIDENTE:** Para justificación del señor Andreu, tengo que decir que por sus otras ocupaciones a lo largo de la mañana, cuando hemos establecido ese criterio y esas competencias usted no estaba en la sala, porque tenía, indudablemente, otras obligaciones. Ha actuado en función de un desconocimiento de lo que antes hemos hablado, cuando no estaba presente.

El señor **ANDREU ANDREU:** Señor Presidente, aparte de esto, nuestro Grupo ya le planteará algunas dudas sobre cómo se han ubicado nuestras comparecencias.

Quisiera preguntarle cuál es el criterio para incluir obras de depuración en los Presupuestos Generales del Estad, ya que creemos que no todas se han incluido.

La partida referente al uno por ciento cultural para expedientes de obras aquí es únicamente de 15 millones de pesetas —la Dirección General de la Calidad del Agua sí depende de su Secretaría—, y según nuestro criterio debería ser superior esa partida, siguiendo incluso la propia ley.

También quisiera conocer cuáles son los criterios de reparto de la disposición adicional número 20 del fondo de infraestructuras para la mejora del medio ambiente y dotaciones a la corporación económica local, que son de 30.000 y de 15.000 millones de pesetas hasta 50.000 habitantes o menos, y si podrán acogerse a ellas las obras que están en marcha.

Ha aparecido en la prensa, el día 6 de octubre, que en el año 1995 no se va a comenzar ningún embalse, concretamente en el periódico «El País». Quisiera que se refiriera, si le es posible, a esta noticia, entre otras cosas porque, por ejemplo, existe un pacto del agua en Aragón según el cual en 1995 deberán estar en ejecución ocho obras.

Señora Narbona, he de reconocer que vengo con el ánimo turbado por lo que están haciendo ustedes con la Ley de Arrendamientos en el Senado, sobre lo que me imagino que tendrá usted algo que ver. A pesar de ello, confío que usted pueda responderme otras preguntas, tal como le he hecho en sus comparecencias.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Vasco (PNV), si está en la sala. **(El señor Albistur Marín pide la palabra.)**

El señor Albistur es el Grupo Mixto.

El señor **ALBISTUR MARIN:** La pregunta está hecha en nombre de los dos grupos; en nombre mío y del Grupo Vasco. Lo que pasa es que aquí hay un problema.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene usted razón. Lo único que pasa es que el turno es distinto. No le corresponde a usted ahora.

El señor **ALBISTUR MARIN:** No me importa lo del turno. Lo que quiero es tener turno.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene turno. Hay efectivamente una pregunta del Grupo Mixto.

El señor **ALBISTUR MARIN:** Si me dice que tengo turno, ya me quedo tranquilo.

El señor **PRESIDENTE:** Hay turno normal como cualquier otro.

El señor **ALBISTUR MARIN:** Cuando he entrado aquí, después de haber venido hasta Madrid para eso, me han dicho que a lo mejor no tenía turno. Si tengo turno, yo encantado.

El señor **PRESIDENTE:** Yo no le he dicho eso. En dos segundos he rectificado, porque se me ha comentado por el letrado que efectivamente en la lista general estaba el Grupo Vasco (PNV), pero en una nota adicional había una pregunta suya que va a tener su turno.

A continuación tiene la palabra, en nombre del Grupo de Coalición Canaria, el señor Martín Menis.

El señor **MARTIN MENIS:** En primer lugar quiero agradecer la presencia de la Secretaria de Estado, doña Cristina Narbona, y para intentar cumplir el horario entro directamente en materia.

Voy a empezar por el tema de la calidad de las aguas. Tendría que decir, en primer lugar, que cuando se nos ha dicho que las preguntas que los Grupos Mixto, Coalición Canaria y Federal de Izquierda Unida teníamos presentadas al Director General de Obras Hidráulicas se debían entender referidas a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda, por nuestra parte pensamos que se había dado en la diana, porque creo que la calidad de agua y las obras hidráulicas a veces están tan mezcladas en Canarias, como conoce la Secretaria, que las preguntas muchas veces son difíciles de separar. No sabemos cuándo hablamos de la calidad de las aguas y cuándo de obras hidráulicas ya que la infraestructura tanto vale para una cosa como para otra. En el caso canario, cuando estamos depurando aguas estamos, por otro lado, produciendo un recurso escaso para utilizarlo como fuente de suministro en nuestra agricultura y, por tanto, ambos temas están muy imbricados.

Dado que esta mañana no le he hecho preguntas directas al Secretario de Estado de Política Territorial referidas a la Dirección General de Obras Hidráulicas, cuando le toque intervenir, le agradecería que me suministrara por escrito, como se ha comprometido el Secretario de Estado de Política Territorial esta mañana, algunos datos que pediré, que son indudablemente de obras hidráulicas y que doña Cristina Narbona no podrá contestar ahora directamente.

Del Plan General de Saneamiento que tiene un 1,7 billones de pesetas había 48.000 millones que corresponderían a obras declaradas de interés general en Canarias. De esas obras referidas a calidad de aguas, la depuración y reutilización en esas dos vertientes, tanto sanitaria como de reutilización, para el caso canario tiene una importancia enorme. En concreto, nos gustaría saber qué obras están contempladas en los 18.350 millones de los presupuestos de este año de los que nos habla la Secretaría de Estado. Hay una desaladora que debía de adjudicarse en Las Palmas de Gran Canaria en 1994, la I, que es una obra fundamental de 6.000 millones de pesetas. No sabemos si se va a adjudicar o si tiene la partida prevista porque esa obra es necesaria y muy urgente porque la calidad de las aguas está bajando en la ciudad de Las Palmas.

Hay prevista una desaladora en Santa Cruz que tenía que iniciarse a finales de año y no va por el camino de adjudicarse la obra este año y que es fundamental porque la reutilización de aguas de Santa Cruz no se puede aprovechar en toda su magnitud en el sur de la isla, habiéndose invertido por el propio Ministerio casi 7.000 millones de pesetas en la conducción, porque la calidad de aguas de abasto público de Santa Cruz son muy malas y no pueden utilizarse en agricultura, con lo cual todo el beneficio de la depuración biológica de las aguas de Santa Cruz, con la inversión realizada para su funcionamiento más la transferencia de aguas desde Santa Cruz hacia el sur, se pierde porque no tiene un «input» de calidad de agua buena para que el resultante de la depuración de pueda emplear en la agricultura.

Hay otra obra fundamental para Santa Cruz que son 1.000 millones del depósito de Los Campitos que es otra obra necesaria y queremos saber si está contemplada o no en los presupuestos.

Hay dos obras que han estado bloqueadas durante muchos años: una es la de Orone, en La Gomera, que fue declarada de interés general en 1984. En estos momentos se han desbloqueado los problemas de definición del proyecto y querríamos saber si está contemplada su ejecución en los presupuestos del año que viene. Esta obra pertenecerá a Obras Hidráulicas por lo que dejo la pregunta hecha para que me la contesten. Se la dirijo más a la Presidencia que a la Secretaría de Estado. La otra es el embalse de Viña Vieja, en La Palma, que es otra obra fundamental y que lleva más de tres años, de la que ya se ha desbloqueado el proyecto, por importe de 5.200 millones de pesetas.

Hay otra obra urgente que ha tenido problemas de terrenos, que es la depuración y disfrute del Valle de la Orotava, elemento fundamental, tanto por lo que es el saneamiento del Valle de la Orotava, de interés turístico y sanitario, como el aprovechamiento de esas aguas que sí son de calidad para que si se depuran biológicamente puedan servir como un «input» al sistema hidráulico de la isla y al riego en ese valle para poder mantener la agricultura.

Nos gustaría obtener respuestas hoy aquí y las que no pudieran contestarse que se nos enviasen por escrito.

Dejando el capítulo de calidad de aguas nos gustaría conocer, pasando al tema de residuos sólidos, cómo queda Canarias dentro del Plan Nacional de Residuos Sólidos teniendo en cuenta que allí también hay peculiaridades específicas. El caso canario vuelve a ser otra vez diferencial. El tratamiento de los residuos sólidos tiene diferentes enfoques. Tiene el problema de la eliminación de los residuos o el de aportación de materia orgánica a unas islas con necesidad de materia orgánica, lo que supone la posibilidad de ampliación de compost existentes o la producción de compost en nuevas plantas, el del déficit energético de un sistema que tiene que importar todo y la posible eliminación de basuras de plantas de producción de energía eléctrica que exigen inversiones importantes que, como no entren dentro de los grandes fondos europeos, su costo indudablemente es demasiado alto para poderlo soportar sola-

mente el ciudadano; por contrapartida, la utilización para producir energía eléctrica ayudaría mucho a un mayor equilibrio del sistema energético canario.

En viviendas nos gustaría hacer una pregunta concreta. Hace poco un Diputado del Grupo Socialista, don Néstor Padrón, preguntaba en el Pleno sobre la situación de los patronatos, tanto de la Candelaria como de don Francisco... lo dejaremos en don Francisco, en Las Palmas de Gran Canaria. Indudablemente, el propio Ministro mostraba su preocupación porque ese plan no fuera a suficiente velocidad y sin entrar a saber de quién es la responsabilidad, nos gustaría conocer las partidas específicas que hay, tanto para aluminosis en Canarias como para rehabilitación de viviendas de esos dos patronatos.

Así como en la calidad de las aguas hay unos acuerdos, unos programas y unas declaraciones de interés general (y esperamos que sea igual con los residuos sólidos), en costas sigue existiendo un problema, y tengo que decirlo antes de hacer las preguntas. La política de costas en Canarias, aun obteniendo algunos repuntes de acuerdo con algunas administraciones insulares o locales, sigue adoleciendo de una falta de política global. Veíamos esta mañana en las preguntas que hacíamos al Secretario de Estado, don Alberto Zaragoza, cómo la política de ordenación del territorio la tiene la comunidad autónoma y la política de costas se establece en acuerdos parciales con cada uno de los ayuntamientos, pero no existe una política global y, en un momento determinado, las carreteras se planifican en un sentido y, después, las autorizaciones en costa y de regeneración de playas en otro; es decir, no obedecen a los propios intereses de Canarias. Además de que, lo digo con cuidado porque no intento entrar en polémicas, si se mira la política de costas y los colores municipales, indudablemente se nota una cierta tendencia —yo no digo de una gran tendencia, pero sin intentar entrar en esa discusión en este momento—, lo que sí queda claro es que, incluso dentro de esa disfunción que se produce debido a los diferentes colores políticos municipales, aun sin tener eso en cuenta, existen importantes disfunciones en cuanto a dónde se está invirtiendo de forma más urgente y dónde es más perentorio.

La política de regeneración de playas tiene que ver mucho con la política turística, y es fundamental para los ayuntamientos y para la población canaria, pero es fundamental también para la principal fuente de ingresos, que es la política turística. En muchos casos, las líneas que se están siguiendo no están en esa coordinación. Podríamos bajar al detalle y se vería claramente. Incluso los proyectos que se realizan se encargan por parte de la Dirección General de Costas sin tener en cuenta a los propios ayuntamientos, y en este caso hasta del mismo color político el Ayuntamiento y el Gobierno central. Entonces, nos encontramos con proyectos que después no responden a la política de ordenación territorial.

Por eso, lo más importante que yo destacaría es la necesidad de establecer una política conjunta entre la Comunidad canaria y la Secretaría de Estado para que las inversiones se hagan donde sean más necesarias, de acuerdo con la ordenación territorial y con los criterios que se marcan en esa ordenación territorial, incluso de calidad de proyecto para el objetivo que se pretende conseguir, unas veces con obras de gran impacto ambiental, como puede ser la regeneración de playas con grandes diques de piedra, o simplemente de pequeños proyectos de detalle.

Después, nos gustaría preguntar —esto básicamente por esas disfunciones que se contemplan entre los diferentes ayuntamientos— cómo están las inversiones en El Confital, que el proyecto creo que se ha encargado; la prolongación de Las Canteras; cómo están las inversiones en Las Teresitas, si, al final, va a salir la inversión en Las Teresitas o no (yo aquí tengo que destacar que hace años que no se invierte un duro en ese municipio por Costas), o en los llanos de Aridane, en lo que tampoco se invierte un duro. En general, nos gustaría que nos dijeran la inversión que se va a realizar municipio a municipio en los tres años siguientes, dentro de la política del presupuesto. Y pedir que esas inversiones se cumplan después, porque muchas veces encontramos listados de obras en los diferentes municipios, pero curiosamente en unos municipios se vienen retrasando, como ha pasado, por ejemplo, en el municipio de Candelaria, donde todos los años viene una inversión de 400 millones de pesetas y se retrasa desde hace cuatro años. Quizá este año no se retrase porque el municipio ha cambiado de mano.

Por eso, en este campo nos gustaría mucho iniciar un camino de colaboración con la Comunidad canaria de acuerdo con los intereses generales de Canarias.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el señor Chiquillo, en nombre del Grupo Mixto Unión Valenciana.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** En primer lugar, agradecer a la Secretaria de Estado su presencia. Voy a intentar ser muy breve con el ruego de que lo que no pueda contestarme de palabra hoy, con la máxima brevedad posible, por ser imprescindible a la hora de confeccionar posibles enmiendas, me lo enviara por escrito.

Coincido con que los planes de los pilares básicos de la política medioambiental están en lo que usted ha denominado el Plan de residuos tóxicos y peligrosos y el Plan Nacional de saneamiento y depuración de aguas residuales.

En relación con el Plan de residuos tóxicos y peligrosos, que está dotado con 1.400 millones de pesetas, me gustaría conocer qué cantidad se prevé destinar para la Comunidad Valenciana, habida cuenta de que ésta produce más de 100.000 toneladas de residuos tóxicos sin reciclar al año.

Respecto al segundo Plan nacional de saneamiento y depuración de aguas residuales, que tiene un presupuesto de 18.000 millones de pesetas, qué medidas se prevé realizar en la Comunidad Valenciana derivadas de la ejecución de dicho plan y, debido a los graves problemas medioambientales que sufre la Comunidad Valenciana, la directa relación que tiene la situación medioambiental con el sector turístico de nuestra Comunidad.

Para la política medioambiental de su departamento se ha dotado un crédito dirigido a distintas comunidades por

importe de 1.600 millones de pesetas, ¿qué cantidad piensa transferir a la Comunidad Valenciana?

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): ¿De qué partida?

El señor **CHIQUILLO BARBER:** Se trata de una partida de política medioambiental con un crédito dirigido a las comunidades autónomas de 1.674 millones de pesetas.

Yendo más al detalle, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente prevé invertir este año (como siempre, y como pasa en otras inversiones a la Comunidad Valenciana, retrasándola en el tiempo), 50 millones tan sólo para saneamiento y depuración de La Albufera de Valencia, cantidad insuficiente totalmente, trasladándose al año 96 la inversión de 772 millones y al año 98 1.936 millones. Nosotros pensamos que debería adelantarse y repartirse más en el tiempo y no tener, en el año 1998, 1.936 millones y, por ejemplo, 800 millones en el año 95 (usted me explicará las razones), debido al grave deterioro que usted conoce que afecta a La Albufera de Valencia.

Me gustaría también conocer, ya en el tema de la vivienda, qué cantidades tiene previstas para cofinanciar con la Generalitat Valenciana la inversión en vivienda en la Comunidad Valenciana, si tiene alguna cantidad que pueda cofinanciar algún proyecto de inversión de la Generalitat. Por otro lado, debido a la desgraciadamente mala temporada estival respecto a los incendios forestales, querría saber si tenía previsto, dentro de alguno de sus grandes números de inversión, algún plan especial de reforestación para cofinanciar igualmente con la Generalitat Valenciana, debido a que nuestra Comunidad tristemente este año 1994 ha perdido 140.000 hectáreas, lo que en el período 78-94 asciende a 650.000 héctareas. Ya que, según informes de la Comunidad Europea, es la comunidad con mayor riesgo de desertificación, ¿tenía previsto algún plan especial para esta Comunidad?

Como última pregunta, porque me consta que usted tiene conocimiento del proyecto, aunque no sea totalmente competencia suya, ¿piensa adoptar algún tipo de iniciativa o tiene contemplada alguna inversión para la mejora y modernización de los regadíos históricos de la Comunidad Valenciana? Me consta por la Presidencia y la Secretaría de la Acequia Real del Júcar que usted es conocedora de un estudio para la mejora de los regadíos históricos que tanto contribuyen a la agricultura y al equilibrio medioambiental de muchas comarcas valencianas.

Esto es, en resumidas cuentas, lo que me gustaría conocer hoy o con la mayor brevedad posible.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Albistur, del Grupo Mixto, en nombre de Eusko Alkartasuna.

El señor **ALBISTUR MARIN:** Y también, señor Presidente, del Grupo Vasco.

Me va a permitir, señora Secretaria de Estado, que le haga un pequeño comentario inicial. Yo quisiera reconocerle algo. El año pasado le pregunté y de alguna forma le presioné con respecto a algunas preguntas en relación a la actividad y actuación en Costas, y este año estamos viendo los ciudadanos donostiarras el resultado de una acción en la playa de Gros, que creo que está quedando francamente bien. Aprovecho esta oportunidad para decirlo, pero tengo que sumarme a lo que le ha dicho mi compañero de Coalición Canaria. Cuando era alcalde, estuve con el señor Director General de Costas durante cuatro años intentando que se hiciera lo mismo y ha tenido que venir un alcalde socialista para que se hiciera. Hemos perdido cuatro años, pero está resultando muy bien. Tengo que reconocer la de cal y la de arena.

En segundo lugar, entrando ya en lo que son propiamente temas presupuestarios de su departamento, la pregunta estaba dirigida a la Dirección General de Obras Hidráulicas en principio. ¿Por qué, en lo que es la calidad del agua, en la Dirección General no figura ninguna partida relacionada con la Confederación Hidrográfica del Norte, que en principio tiene que ser el organismo gestor de los temas relacionados con la depuración de aguas residuales? Mis preguntas van por la depuración de aguas residuales y, en concreto, por el cumplimiento de la directiva de la Comunidad Económica Europea de mayo de 1991.

Como conoce, porque estoy informado de sus muy buenas relaciones con el Departamento de Infraestructuras, Obras Públicas y Saneamiento del Gobierno Vasco, la Comunidad Autónoma tiene un déficit de 330.863 millones de pesetas, de los cuales 137.000 corresponden precisamente al déficit de saneamiento. Según los datos de los que dispongo, el 55 por ciento de los municipios de la Comunidad Autónoma se encuentran sin sistema de depuración, entre ellos una ciudad como San Sebastián. A pesar de todo ello, desde el año 1986 se ha hecho una inversión muy importante, 43.804 millones de pesetas; de los quince proyectos, cinco han sido financiados por la Administración central, diez por la Comunidad Autónoma. En estos momentos, existe un planteamiento realizado a su propio departamento, sección o servicio —no sabría cómo concretarlo—, por el cual prácticamente se solicita a la Administración central cubrir el 25 por ciento del déficit resultante de las aportaciones que harían la Comunidad Autónoma vasca, los propios usuarios y las tres diputaciones forales.

Mi pregunta sería: ¿Cómo está contemplado en los presupuestos y qué previsiones tiene? Me imagino que no será solamente en un crédito anual sino en uno plurianual.

El señor **PRESIDENTE:** Después de todas las intervenciones, tiene la palabra la señora Secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Con carácter general y antes de entrar a contestar a cada uno de los diputados que han intervenido, quería hacer una breve reflexión.

Creo que todos los diputados comparten el objetivo de austeridad presupuestaria que ha sido la guía y el criterio general dentro de la elaboración del proyecto de presu-

puestos para 1995, del cual se han salvado, entre comillas, las grandes actuaciones de prestaciones sociales en nuestro país. Creo que esto, en principio, no es algo criticable y que lo que tenemos obligación de hacer quienes tenemos responsabilidades públicas es gastar eficazmente aquello que se nos asigna, por tanto, no pedir más dinero por pedirlo, sino ajustar los recursos disponibles de forma que efectivamente sirvan para algo, no simplemente para estar en el presupuesto. Por eso, con carácter general, quiero decir que el hecho de que los presupuestos de la Secretaría de Estado sean contenidos en su importe global no es, a mi modo de ver, y creo que debería ser compartido por SS. SS., ni mucho menos el elemento más importante para valorar si las cosas se hacen con mayor o menor eficacia. Siempre criticamos un incremento de gasto que luego no lleva a soluciones y, cuando el gasto se contiene, buscamos otro tipo de argumentos para descalificar ese criterio.

Me parece que los presupuestos de la Secretaría de Estado responden a prioridades claras y, desde luego, sólo caben entenderse de acuerdo con la incidencia que, a través del mecanismo que les hemos comentado, va a tener la Secretaría de Estado sobre el conjunto de los fondos europeos, que solamente para 1995, para Medio Ambiente, suman más de 130.000 millones de pesetas. Por lo tanto, frente a eso, la incidencia de los recursos que directamente tiene asignados la Secretaría de Estado tiene un valor negativo y hay que entenderlo así.

Pasó a contestar, en primer lugar, al señor Ortiz, del Grupo Popular, en las materias relativas al Plan de vivienda. Tengo que decirle, en primer lugar, que cuando señala cuál es el peso de la ayuda directa en el conjunto de los Presupuestos Generales destinada a vivienda, hay que recordar, una vez más, que éste no es el único capítulo que supone un apoyo a la actividad en el sector y también a la posibilidad de adquirir vivienda por los españoles, puesto que una cuantía bastante más elevada que la destinada a ayudas directas es la que va vía fiscalidad para ayudar a la adquisición de vivienda, con una desgravación que en estos momentos es la de mayor importancia de toda la Unión Europea en cuanto a apoyo a la compra de vivienda por la vía de esa deducción fiscal. Junto con la inversión o las transferencias que se hagan desde la Secretaría de Estado, corresponde a las comunidades autónomas la inversión en promoción de vivienda pública, lo que es estrictamente su ámbito directo de intervención. Por lo tanto, junto con las partidas que han venido aumentando en los últimos años, que se asignan a la Dirección General para la Vivienda, hay otras partidas correspondientes a vivienda que se elevan en estos momentos de forma considerable respecto del PIB, porque han venido creciendo el gasto de las comunidades autónomas y el gasto fiscal, además de crecer también el gasto asignado a la Dirección General para la Vivienda.

En cualquier caso, por remitirme a lo que acabo de comentar, más importante que el dinero que se ponga es que se hayan financiado en dos años y medio de Plan de vivienda, 340.000 viviendas, cuando en años anteriores apenas si se conseguía desde la Administración central cifras anuales en torno a las 50 ó 60.000 viviendas financiadas. Creo que eso es lo verdaderamente relevante, porque significa que se está aplicando el gasto de forma que se está aumentando la disponibilidad de vivienda accesible para los españoles.

Entrando en el resto de las preguntas, la partida que aparece destinada a cubrir un convenio con la Comunidad Autónoma de Extremadura, no es nueva de este año, es una partida que se incrementó a raíz del convenio complementario al del Plan de vivienda, que se instrumentó con la Comunidad Autónoma de Extremadura justo en el mismo momento en el que, con todas las comunidades autónomas y con el conocimiento de todas ellas, se diseñaban los grandes números del Plan 1992-1995. La justificación que ese momento se entendió que apoyaba esta decisión por parte de la Dirección General de la Vivienda era la situación extremadamente grave de Extremadura en cuanto a renta per cápita y a carencia de vivienda pública. Por lo tanto, se trata de una ayuda de carácter excepcional que está prevista en la distribución actual de competencias, que aunque en vivienda atribuye, por decirlo así, los aspectos básicos a las comunidades autónomas, reserva para la Administración central del Estado que intervenga, bien donde no hay competencias de comunidades autónomas, como Ceuta y Melilla, o bien con carácter excepcional, carácter que nos pareció justificado en el caso de Extremadura que, como digo, se engloba dentro del gran acuerdo en torno al Plan de vivienda del mes de nero de 1992. Se trata de un convenio por el cual se van a financiar con cargo a recursos de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda un total de 3.000 viviendas de régimen público, es decir, en las condiciones de acceso para quienes tienen menos de una vez y media el salario mínimo, por lo tanto, la actuación que normalmente desarrollan las comunidades autónomas, que en este caso se aceptó como una actuación complementaria a la del propio Plan de vivienda para el conjunto de las comunidades.

Por lo que se refiere a la partida correspondiente a subvenciones, aproximadamente 19.000 millones, me preguntaba el señor Ortiz en qué medida esos 19.000 millones responden al nuevo Plan de vivienda o si todavía proceden de planes anteriores. Como sabe, en los decretos anteriores a 1991, en el plan trienal, en el cuatrienal, existían partidas de subvenciones, subvenciones que, dependiendo de la distinta normativa aplicable, son asignadas a los adquirentes de vivienda o a quienes llevan a cabo una rehabilitación en el momento en que se tramitan desde la comunidad autónoma a la Dirección General de la Vivienda. Esto hace que de esa cifra de aproximadamente 20.000 millones de pesetas, todavía aproximadamente 10.000 millones son subvenciones con cargo a planes anteriores, porque aunque el momento en el cual los adquirentes están tramitando ayudas va lógicamente decayendo, todavía aparecen, con cargo a normativa anterior, peticiones formuladas desde las comunidades autónomas y de acuerdo con la estricta aplicación de los decretos que en su momento regularon estas partidas.

Por lo que se refiere a la partida que se denomina para la regeneración del medio ambiente urbano, quiero señalarle que durante 1993 se aprobó un Decreto sobre rehabi-

litación, que abría el escenario a operaciones de rehabilitación de carácter integral, por tanto, operaciones que están reguladas por un Decreto y ayudas que están abiertas a todas las comunidades autónomas, de las cuales hemos querido diferenciar aquellas operaciones de rehabilitación integral que tengan un claro componente medioambiental básicamente ligado, por ejemplo, a la sustitución de combustibles en las calefacciones del hogar o la recuperación de zonas verdes. Esto es lo que hace que hayamos diferenciado una partida que se contempla como aplicación de ese Decreto más general y que estamos en estos momentos perfilando con más detalle, porque hay algunas operaciones que ya hemos incluido en dicha partida, concretamente dos que en estos momentos recuerde, que son las correspondientes al apoyo que prestamos a la rehabilitación de Ciutat Bella, en Barcelona, y también al proceso de gasificación o de sustitución de combustibles para uso doméstico en Nuevo Langreo, en Asturias. Son dos operaciones concretas, pero a las que se pueden sumar aquellas que nos planteen las comunidades autónomas, de acuerdo con los principios básicos que el Decreto sobre rehabilitación, de hace algo más de un año, planteaba.

En cuanto a las partidas que se destinan a corporaciones locales, tengo que decir que son partidas que se derivan de acuerdos puntuales. Es decir, aquí, más que un criterio de distribución, hay un principio general de apoyo al mantenimiento o a la recuperación de patrimonios que hoy día son municipales, patrimonios de vivienda pública que se transfirieron desde la Administración central del Estado, muchos de los cuales tienen graves problemas, algunos por deficiencias en la construcción, otros por deficiencias en el mantenimiento, pero en los decretos de transferencia, en su momento, se preveía esta posible ayuda a las corporaciones locales para aquella parte del patrimonio que se transfiriera y que fuera un patrimonio en su momento público, que hoy día se convierte en patrimonio municipal transferido, y ahí tiene usted una serie de operaciones. En la mayoría de los casos, son viviendas que en su momento se adjudicaron con los parámetros de promoción pública, es decir, a personas con muy bajos ingresos y donde procedemos a ayudar a la mejora en la calidad de esas viviendas.

Por lo que se refiere a la partida destinada a subsidios de tipo de interés, tengo que decirle que el dato que manejo no coincide con esa impresión de reducción que antes me daba. El dato que yo tengo es de un aumento, aproximadamente, de 1.000 millones de pesetas respecto del presupuesto inicial del año pasado. Quizás haya alguna confusión en cuanto a si estamos hablando del presupuesto inicial o del crédito que definitivamente se hubiera asignado a la Dirección General. En cualquier caso, sí le contesto a cuál es todavía el peso del pasado. El peso del pasado sigue siendo fuerte, como es lógico, porque, aunque el Plan está yendo muy bien, desde el punto de vista de los efectos sobre el presupuesto, hay un decalaje en el tiempo, ya que los subsidios de tipo de interés se aplican a medida que los compradores van entrando en las viviendas y, por lo tanto, sobre todo para la parte de ayudas que lo son a la construcción, a la promoción de viviendas, hay aproximadamente un decalaje de dos años que no recibe ninguna ayuda de subsidio de tipo de interés, reservada al comprador. En estos momentos, de la cifra total asignada al subsidio de tipo de interés, prevemos que para este año los bancos nos presentarán certificaciones en torno a 25.000 millones de pesetas para lo que es el Plan en vigor, el resto sigue siendo la aplicación de los compromisos adquiridos en su momento, por lo tanto, del resto de los planes. Hay un proceso que va modulándose en el tiempo y de aquí a dos/tres años, evidentemente, será mucho más notable el peso del nuevo Plan respecto a los anteriores, que se irán agotando.

Respecto de las partidas del capítulo 8, se lo detallaré por escrito, porque sinceramente en estos momentos no tengo aquí una información para darle.

Por lo que se refiere a los tipos de interés, en cuanto a la evolución de los mismos este año, cuando se planteó la iniciativa parlamentaria a la que usted ha hecho referencia, la situación era algo distinta a la que después se ha dado. En estos momentos, respecto al final de este año, el tipo de convenio del 9,5 que a principios de año era un tipo de interés que estaba muy en línea con las tendencias a la baja que ya se perfilaban, en estos últimos meses la evolución se ha decantado hacia una situación que a alguna entidad de crédito incluso le puede causar problemas. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** No en general, y de hecho se están cumpliendo los convenios, pero sí le digo que la situación ha cambiado y que, en cualquier caso, tenemos previsto, como hacemos cada año, a final del ejercicio, plantear el nuevo tipo de convenio, que estará en vigor el año que viene, en 1995, y respecto del que en estos momentos lo que tenemos son estimaciones de incidencia de gasto, y no para el año que viene, sino para años sucesivos, por las razones que antes he explicado, pero que en cualquier caso se ajustará, evidentemente, a los tipos de interés que en el momento de la negociación con las entidades de crédito sean asumibles por las mismas, a una distancia digamos prudente, para consentir que las entidades de crédito entren y colaboren con la intensidad con la que lo están haciendo en estos años, que desde luego multiplica por tres y por cuatro las cifras de convenio de años anteriores.

Por supuesto que nos interesa quiénes se vean beneficiados de los tipos de interés de convenio. El tipo de interés de convenio solamente se aplica al promotor de las viviendas o a quienes están en la franja más alta de tipos de renta «per cápita». Sin embargo, los segmentos de renta más bajos tienen garantizado en el Plan de vivienda un 4, un 5, un 6,5 por ciento de tipo de interés. Por lo tanto, bastante por debajo de lo que sitúa la evolución de los tipos de mercado, incluso en este año en que ha habido descensos notables, la situación de los créditos libres. Por ello, yo creo que lo que se perseguía con la iniciativa parlamentaria de hecho se está produciendo, en la medida en que nos consta, por los datos que nos llegan de las comunidades autónomas, que aproximadamente el 70 por ciento de todos los beneficiarios del Plan de vivienda son personas con ingresos inferiores a las 2,5 veces el salario mínimo. Es decir, que nuestra ayuda se está concentrando en actuaciones que tienen un tipo de interés asignado muy por debajo de la media del mercado. Por lo tanto, creemos que en estos

momentos no procede modificar el Plan en sus parámetros actuales y sí, por supuesto, ajustar el tipo de interés de convenio cara al año 1995, para que sea lo menos oneroso para el erario público, pero suficiente como para hacer entrar a las comunidades autónomas.

En cuanto a esa partida pequeña, de cuatro millones y medio, de seguimiento de la Ley del Suelo, no tiene ningún misterio. Como sabe el señor Diputado, existe una comisión de expertos, constituida por resolución ministerial hace algunos meses, que está completando sus labores. Espero que pueda presentar un informe, tanto a los grupos políticos como a otras instancias, aproximadamente, dentro de un mes. Y ese seguimiento, que se está haciendo sobre las no muy numerosas situaciones en las que se aplica la Ley del Suelo, pero realmente se aplica ya en algunas partes, debería de servirnos para apoyar la reflexión última que se haga desde la comisión de expertos y las sugerencias que se planteen desde la Secretaría de Estado en cuanto a una eventual modificación de la legislación en vigor o mejoras sobre los instrumentos actuales.

A continuación paso a contestar al señor Gortazar, al que veo muy disgustado por el presupuesto del año que viene. Lo que yo lamento de su intervención —ya vi que era un poco el tono de la que desarrolló el otro día con el Ministro— es que sigue preguntándose y preguntándonos quién tiene responsabilidades en este país en materia de medio ambiente. Estoy segura de que cualquier consejero de Medio Ambiente de las comunidades donde ustedes gobiernan se lo puede decir perfectamente. La gestión del medio ambiente es competencia de las comunidades autónomas y nosotros tenemos competencia de gestión directa en muy concretos ámbitos: en el dominio público estatal marítimo terrestre; en el dominio público estatal hidráulico; en los suelos que sean de titularidad pública estatal; y poco más: en aquellos otros que declaremos de interés general del Estado con una ley. El resto, está claro que, en la distribución de competencias, es competencia de las comunidades autónomas. La depuración de las aguas residuales, que tanto le preocupa, incluso hay que recordar que con la legislación en vigor es competencia de las corporaciones locales. Eso no quiere decir que nosotros digamos que no vamos a intervenir en absoluto, pero yo creo que hay que tener bien claro que no hay un ataque a la calidad democrática, ni una perversión política. Me parecen expresiones bastante fuertes para describir lo que es una descentralización fuerte en materia de política ambiental que, sin ir más lejos, en la Unión Europea tiene un referente al que yo muchas veces recurro, porque me da una información y sugerencias importantes, cual es el estado en la República Federal Alemana, donde los Länder tienen el grueso de las competencias en materia ambiental y comparten decisiones con el Gobierno Federal, con el Ministro de Medio Ambiente a nivel federal.

Por tanto, a nivel del Gobierno central los decretos actuales que asignan competencias dejan claro que el Ministerio del Medio Ambiente es el Ministerio del Ministro Borrell y que, después, obviamente hay políticas sectoriales que tienen una fuerte incidencia medioambiental, muchas, no solamente las que están en el ámbito del Ministro de Agricultura. Hay otras competencias en materia de política sectorial con un gran impacto.

Eso no significa que nosotros nos debamos reducir a, como usted dice, hacer reuniones. Parece que hacemos las reuniones para pasar el rato con la gente. Hacemos reuniones, como usted dice, porque lo que yo me he encontrado cuando me he incorporado a la Secretaría de Estado es una completa desarticulación del proceso de toma de decisiones públicas en materia medioambiental, intentando cada uno resolver su problema como puede en su ámbito, y es precisamente eso lo que pretendo evitar. Para eso, por primera vez hay dos planes sobre la mesa de las comunidades autónomas negociados con ellas, y desde la integración de sus propios planes. Esto es la primera vez que pasa. Aquí se han hecho planes pero desde la mesa de la Administración central, sin reuniones y sin perder el tiempo —entre comillas— con quienes tienen la responsabilidad.

Ese es uno de los temas que he pretendido cambiar vigorosamente este año y creo que se está consiguiendo. Los dos planes a los que yo concretamente he hecho referencia y que están en mi ámbito directo de responsabilidad, sus líneas básicas han sido aprobadas por todas las comunidades autónomas hace un mes en la conferencia sectorial que se celebró en Guadalupe, y está previsto —y lo estamos manteniendo— que durante este mes y el siguiente haya reuniones bilaterales con cada comunidad autónoma para llegar en el mes de diciembre a firmar un acuerdo con cada comunidad autónoma, donde quede claro qué es lo que vamos a hacer en cada territorio.

Con carácter general, para cada comunidad autónoma, en los dos planes, se les ha hecho la oferta a la comunidad autónoma de que aportaremos hasta el 25 por ciento de sus programas de inversión en las dos materias. Lo que sucede es que algunas comunidades autónomas tienen un programa bien desarrollado de residuos peligrosos o de aguas residuales y otras están todavía organizándose en cuanto a ese proceso de decisión. Pero nosotros hemos avanzado una oferta de garantizar que el 25 por ciento lo van a tener, o con cargo directamente a los recursos de la Secretaría de Estado o mediante la canalización explícita de fondos de cohesión hacia esos proyectos que ellas mismas gestionan. Por tanto, no se trata de papeles vacíos, ni de reuniones sin contenido, porque éste ha sido un cambio bastante notable que me gustaría que usted entendiera y no despreciara como lo ha hecho.

En cuanto a cómo se va a financiar, les he repartido un cuadro donde se ve cuánto nos va a llegar de Europa para cuestiones medioambientales. No es una cifra baladí en ningún caso. Son casi 800.000 millones de pesetas de aquí al año 1999, que tenemos que aprovecharlos bien. Para eso necesitamos, entre otras cosas, que nos aumente el capítulo 1 de gasto de personal, porque las personas que trabajan en la Dirección General de Calidad de las Aguas o de Política Ambiental no sólo van a tener que trabajar para sus pocos y concretos proyectos de inversión directa, sino sobre todo para esa correcta canalización de recursos europeos y en particular los del Fondo de Cohesión, en coherencia con objetivos establecidos a nivel nacional. Para

eso, evidentemente, no necesitamos que nos crezca el capítulo de inversión, sino algunas personas más.

Trece técnicos más en la Dirección General de Política Ambiental, que está saturada de trabajo sólo en lo que se refiere a declaraciones de impacto ambiental, no me parece en absoluto una cifra disparatada en cuanto a incremento de gasto, porque además se hace respecto de unos niveles ínfimos de dotación de recursos humanos. Y, como usted mismo ha señalado, ese incremento de gasto en capítulo 1 lo hemos acompañado de una disminución de gasto en asistencias técnicas. Lógico, porque en la medida que tengamos más capacidad desde nuestros propios funcionarios de atender lo que son los análisis que sirvan para la toma de decisiones, podemos permitirnos el lujo de ahorrarle al Estado dinero en asistencias técnicas.

Por tanto, en general insisto en que de lo que se trata no es tanto de que aumentemos el gasto en política ambiental, sino de que encaucemos adecuadamente la política ambiental en conjunto del Estado, y desde luego eso no se hace porque nos gastemos 2.000 millones de pesetas más en política ambiental. Para su conocimiento y del Diputado de Izquierda Unida esos 2.000 millones de pesetas que se han perdido son un proyecto en particular, un proyecto que mi antecesor en el cargo tenía a la vista y entendía que era adecuado y que yo he borrado de la lista de proyectos, que es la construcción de un centro de caracterización de residuos en Madrid; y lo he borrado por una razón muy sencilla, porque las comunidades autónomas, en el ámbito de sus competencias, tienen ya, parte de ellas, sobre todo aquellas que tienen más problemas de residuos peligrosos, centros de caracterización y centros de apoyo a las tecnologías limpias. Lo que quiero es descentralizar el apoyo de que se dé desde la Administración central en el territorio, y no hacer una magna operación en Madrid para mayor gloria de la Administración central del Estado, sino apoyar la capilarización, entre otras cosas, de la información medioambiental que, como usted bien señala, sí que aumenta en el presupuesto, porque la información es un instrumento que tenemos que mejorar de manera notable y transmitir a la ciudadanía, como además pretendemos hacer con el anteproyecto de ley de acceso a la información en materia de medio ambiente, que ha sido ya informado por el consejo asesor y que próximamente iniciará su tramitación en la Comisión de Subsecretarios.

Cuando usted dice que nosotros tenemos responsabilidades en residuos y en aguas, le diré que tenemos la responsabilidad que tan poco le gusta a usted, básicamente la de coordinación, porque la responsabilidad básica de gestión está en otras administraciones y, por ejemplo, en materia de residuos la responsabilidad que nos compete directamente, e intentamos ejercerla con nuestros medios y el apoyo que tenemos, por ejemplo, por parte del Seprona, es la del seguimiento en el tráfico intercomunitario, intercomunidades autónomas e internacional, de residuos peligrosos. Desde luego ahí intentamos ejercer con todos nuestros instrumentos y también denunciando, cuando lo merece, a las instancias que puedan tener algo que ver con ese tráfico de residuos peligrosos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Narbona, le agradecería que fuera concluyendo, porque vamos muy justos de tiempo.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Me gustaría dilatarme un poco, pero, por supuesto, voy a intentar reducir.

Yo creo que básicamente he contestado al señor Gortázar e intentado contestar en los aspectos que se nos criticaban en el diseño de este proyecto de presupuestos.

Pasando a la contestación al Diputado de Izquierda Unida, se podrían aplicar parte de los argumentos que ya he dado.

En cuanto al incumplimiento general de las inversiones en infraestructura he comentado que, evidentemente, hay menos cumplimiento del previsto porque, en cambio, se han priorizado a nivel del Estado las inversiones y el gasto en prestaciones sociales, cosa a la que me sumo con toda naturalidad. Me parece que si hay que priorizar en un presupuesto restrictivo desde luego lo que no puede ser es a costa ni de las pensiones ni de las prestaciones sanitarias.

Los 2.000 millones que se han perdido he explicado lo que son y creo que esa pérdida no es como para gastar mucho tiempo en ella.

Hay una serie de preguntas que se me formulaban, que correspondían en concreto a obras hidráulicas, que lamento que no se haya podido transmitir a tiempo.

Por lo que se refiere a esa partida un tanto sorprendente del 1 por ciento cultural en calidad de las aguas, efectivamente tendría que explicarle que, en general, la política de la Secretaría de Estado está en estos momentos consensuada con el Ministerio de Cultura para aplicar el 1 por ciento cultural a un conjunto de programas convenidos con el Ministerio de Cultura. Esa separación en el presupuesto de gastos de calidad de las aguas se la podré explicar por escrito porque yo misma me he sorprendido de encontrarla. En general, el 1 por ciento cultural es un volumen de recursos que estamos aplicando por acuerdo explícito con la Ministra de Cultura.

En cuanto al criterio para incluir obras de depuración en los Presupuestos Generales del Estado, en principio, lo que tenemos son determinadas obras que ya han sido objeto de esa declaración de interés general del Estado. A veces su maduración supone, desde el punto de vista presupuestario, una serie de problemas que hacen, por ejemplo, que para algunas obras de depuración que ya están declaradas como de interés general del Estado quizás no podamos todavía gastar dinero en el año 1995, no porque no lo tengamos sino porque no hemos hecho un compromiso, a la vista de que había problemas o bien de disponibilidad de suelo o de acuerdos de carácter urbanístico. Pero, en general, lo que estamos intentando con el Plan Nacional de Aguas Residuales es superar la actuación de carácter puntual y sin criterios demasiado claros de actuación de la Secretaría de Estado en aquellos puntos que se declaraban de interés general del Estado, incorporando esas actuaciones en esa oferta global para cada comunidad autónoma de atender, o bien por capítulo 6 o bien por capítulo 7 o bien

por aplicación de fondos de cohesión, hasta el 25 por ciento de las necesidades del Plan de Depuración de Aguas Residuales. El señor Gortázar antes preguntaba no sólo sobre quién va a hacer las cosas —creo que las hará cada uno en su ámbito competencial— sino obviamente sobre cómo se van a financiar. Junto con la ayuda que podamos recabar de Bruselas en materia concretamente de aguas residuales hemos planteado a las comunidades autónomas la oportunidad de que exista un canon de saneamiento en todo el territorio nacional, canon de saneamiento que algunas comunidades ya han decidido implantar, pero nos parecería correcto que existiera en todas y cada una de las comunidades autónomas precisamente como una fuente de financiación con cargo a quienes en cada territorio están contaminando las aguas que hay que depurar. Por lo tanto, estaría en la línea de aplicación de los criterios comunitarios sobre este tema. Es evidente que el grueso del esfuerzo inicial lo tienen que hacer las administraciones públicas, no estando, como es el caso de Inglaterra, en una situación donde se ha privatizado la gestión de las aguas. Los ingleses no saben cómo van a poder abordar la aplicación de la directiva comunitaria porque no tienen, como en nuestro caso, una responsabilidad pública clara sino que la gestión la tienen las empresas privadas y malamente van a poder atender esos requerimientos.

Pasando a las preguntas formuladas desde Coalición Canaria, efectivamente cantidad y calidad muchas veces están muy ligadas —a mayor calidad mayor cantidad de recursos disponibles—, pero desde el punto de vista competencial, en estos momentos los embalses, las desaladoras, las infraestructuras, por ejemplo, de regadío pertenecen a la Dirección General de Obras Hidráulicas y yo sólo puedo en ese sentido, señor Martín, acelerar que se dé contestación, igual que en el caso de alguno de los otros diputados. Por lo tanto, en términos generales, se trataría de esto. En concreto, en lo que se refiere a calidad de las aguas, puedo decirle que se va a iniciar la obra el 4 de noviembre y estaré precisamente allí para, de alguna manera, inaugurar la obra de Adeje-Arona, que era, dentro de las obras de depuración, una de las obras que, habiendo sido declarada de interés general del Estado en el año 1992, por razones varias hasta ahora no se comienza. La primera piedra está prevista, como le digo, para el próximo 4 de noviembre. Está previsto que se finalice con cargo a los presupuestos de este año, que tienen una partida de casi 900 millones para Canarias, la segunda fase del sistema de depuración y de reutilización de los núcleos altos de Tacoronte en Tenerife y está previsto licitar obras en las siguientes actuaciones: sistema de depuración y reutilización de aguas residuales en el valle de la Orotava, que posiblemente no generará gasto hasta el año 1996, pero está previsto licitar en el año 1995, tal como me informan desde mis servicios. Lo mismo por lo que se refiere a la reutilización de aguas residuales en Gran Canaria. Son las operaciones que están en estos momentos previstas de forma más inmediata y tendré mucho gusto de contestarle a cualquier petición en concreto.

Con carácter general también quería decirle que estoy totalmente de acuerdo en que hay que modificar la forma de implementar las actuaciones concretas en política de costas y que en estos momentos estamos cerrando un borrador de convenio de carácter integral, en cuanto a gestión de las costas, para establecer una colaboración con cada gobierno autónomo que nos permita integrar lo que es la ordenación de territorio y los distintos aspectos que inciden al final sobre la eficacia de nuestra actuación en esta materia. Por lo tanto, quiero decirle en ese sentido que, efectivamente, me parece muy oportuna su observación y que estamos trabajando precisamente para evitar que se repitan actuaciones que solamente se han ido cerrando con los ayuntamientos y que pueden carecer en algunos casos de la adecuada eficacia en su conjunto.

Por lo que se refiere a las actuaciones en la costa está previsto para el presupuesto de 1995 un volumen de recursos de 1.355 millones de pesetas. En este sentido quiero decirle, como usted señalaba, que muchas veces las cosas van más despacio de lo que se prevé, pero hay que recordar que Costas solamente puede actuar cuando determinadas cuestiones urbanísticas se despejan. Es el caso de las Teresitas. Yo sé que de las Teresitas se lleva hablando desde que me incorporé el año pasado y hasta donde llega mi conocimiento del tema hay un problema derivado del actual plan parcial, que no parece fácil de resolver y que, en cualquier caso, está, sin ninguna duda, retrasando lo que no tendría que retrasarse por razón de nuestras disponibilidades presupuestarias, sino por lo que es esa organización.

En cuanto a otras obras de costas que están previstas iniciarse este año, si se cierran los acuerdos correspondientes, son las relativas al convenio con el ayuntamiento de Las Palmas, que tendré ocasión de firmar precisamente con motivo de mi próxima visita a Canarias, y también se están cerrando acuerdos con los ayuntamientos de la cornisa norte de Gran Canaria.

Hay un estudio ahora mismo para la isla de Lanzarote de recuperación de las salinas existentes, de las zonas húmedas, al abrigo del diseño de la propia declaración de reserva de biosfera de la isla. En el caso de Tenerife están adjudicadas las obras que se refieren a las playas del Puerto de la Cruz. Como le decía, en cuanto a las Teresitas tenemos un problema de retraso derivado del plan parcial. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Por lo que se refiere a las preguntas formuladas por el Diputado del Grupo Mixto, Unión Valenciana, quiero reiterarle, como he dicho antes, que a todas las comunidades autónomas, y también a Valencia, se les ha ofertado desde la Secretaría de Estado un apoyo equivalente al 25 por ciento de las necesidades de inversión pública total tanto en el ámbito de los residuos peligrosos como en el ámbito de la depuración de aguas residuales. Las reuniones bilaterales para cerrar este acuerdo se van a celebrar la semana que viene con los dos consejeros afectados en el caso de Valencia. Por lo tanto, las actuaciones correspondientes al año 1995, de acuerdo con ese escenario que es plurianual, las deberíamos cerrar, incluso, la próxima semana. Esto por lo que se refiere a estas obras.

Esa partida de 1.600 millones que aparece en las transferencias de política ambiental son precisamente los recursos que, junto con los que proceden de fondos de cohesión,

vamos a dedicar básicamente al Plan Nacional de Residuos Peligrosos, que no va por actuaciones concretas de inversión directa desde la Secretaría de Estado, sino por transferencia a las comunidades autónomas como aportación nuestra para completar, en unos casos, al 50 por ciento, en otros, al 25 por ciento operaciones o actuaciones de las comunidades autónomas.

Por lo que se refiere a ese decalaje que usted aprecia en el gasto en el saneamiento de La Albufera, no se deriva de una voluntad de paralización por nuestra parte. Las obras están ya contratadas y lo que se prevé es que esas obras de las varias estaciones depuradoras que están dentro del Plan de La Albufera en estos momentos generen gasto, con la cadencia que usted ve ahí reflejado. Las estimaciones que se hacen «a priori» muchas veces tenemos luego que corregirlas durante el año en la medida en que quizá unas obras van más despacio que otras y ya procuramos, en cualquier caso, que lo que son compromisos se atiendan adecuadamente. Me preguntaba por vivienda. En el caso de la Comunidad Autónoma de Valencia tengo que decir —lo he repetido en otras ocasiones— que, dentro del plan 1992-1995, Valencia es una de las comunidades autónomas que está alcanzando los niveles más altos de cumplimiento de los objetivos, a primeros de septiembre está al 107 por ciento de viviendas financiadas, contempladas hasta el final de 1994, es decir, que estamos ya por encima de los objetivos de este año, incluyendo los objetivos cumplidos en los dos años anteriores. Esto significa la aplicación de nuestros recursos, los recursos de la Secretaría de Estado vía la subsidiación de tipos de interés, en lo que va de plan, para un total de algo más de 48.000 viviendas en Valencia. Son 48.000 las viviendas que han tenido ayuda estatal con cargo al Plan de Vivienda desde el principio.

Les recuerdo que también está en marcha un convenio de bastante envergadura referido a las denominadas 1.000 viviendas, en Alicante, que está avanzando de manera satisfactoria. Al menos, según mis últimos informes, parece que estamos intentando, con el resto de las administraciones implicadas, reconducir un problema que era bastante serio.

Por lo que se refiere a planes de reforestación, les diré que corresponden en su diseño al Ministerio de Agricultura. Tuvimos una reunión con el Ministro señor Atienza a principios de verano, con todas las comunidades autónomas, en la que yo participé, precisamente para pedir que enviaran proyectos que pueden beneficiarse de fondos de cohesión, incluso desde este año, dentro del proyecto de reforestación y de lucha contra la erosión que ha diseñado el Ministerio de Agricultura y donde, por supuesto, Valencia tiene una prioridad lógica, derivada de la situación de pérdida de suelo que tiene esta Comunidad Autónoma.

Las mejoras de regadíos históricos son partidas presupuestarias que corresponden a obras hidráulicas, pero quiero decirle que desde mi Secretaría de Estado tenemos el máximo interés en que todo lo que sean mejoras en infraestructuras existentes se priorice respecto a la construcción de nuevas infraestructuras hidráulicas.

Se me hacía una pregunta respecto a si no se iban a hacer más embalses en 1995. Puedo decir que por parte del Ministerio lo que se contempla en estos momentos es priorizar aquellos embalses que tengan como finalidad el abastecimiento urbano o la consolidación de regadíos existentes y que esto hará, sin ninguna duda, que en 1995 no se ponga en marcha construcción de embalses para ampliación de regadíos estrictamente. Hay un criterio selectivo que creo que es coherente, entre otras cosas, con la problemática ambiental que tienen los embalses.

Por último, al representante del Grupo Mixto le agradezco su referencia a la playa de Gros. A lo mejor lo que ha pasado no es que ahora hay un alcalde socialista, que estaba ya el año pasado, a lo mejor es que hay un nuevo Secretario de Estado. Efectivamente, la playa va adelante y yo he tenido este verano ocasión de ver cómo está. Creo que es una obra muy importante de la que todos podemos sentirnos satisfechos. Además, entre las obras de este año está prevista la ampliación del paseo marítimo en San Sebastián, con lo que creo que puede quedar una fachada marítima bastante satisfactoria.

Por lo que se refiere a calidad de las aguas, en el marco que ya he comentado con carácter general he tenido una reunión bilateral con el consejero responsable de las infraestructuras hidráulicas, en la que su petición coincidía con lo que ya hemos transmitido a todas las comunidades autónomas. Hay esa oferta de aportar hasta el 25 por ciento y, en concreto, en el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco, hay un conjunto de obras, entre las que destacan San Sebastián y la segunda fase del Adgar de Galindo, que estaban llevándose adelante antes de la transferencia de competencias, que están incorporadas en la denominada dote de las transferencias y, por tanto, nos hacemos cargo de ellas. En la ley de acompañamiento del presupuesto, en la ley financiera, aparece una lista de obras declaradas de interés general del Estado, entre las cuales están las que ya desde la Confederación Hidrográfica del Norte estaban en un estado avanzado de compromiso y que van a ser atendidas con cargo a nuestros presupuestos. Hay un acuerdo bastante amplio cerrado con el Consejero en el caso del País Vasco.

Pido disculpas a los señores Diputados si no he recordado alguna pregunta a la hora de contestar.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Secretaria de Estado.

Llevamos cuarenta minutos de retraso. El señor Secretario General de Infraestructuras de Transporte Terrestre está ya en esta sala esperando intervenir y pienso que en estos momentos, para lo que supone el debate de presupuestos, tenemos suficientes datos directos, además con el compromiso de que la Secretaria de Estado, por escrito, contestará todas aquellas preguntas que se le dirijan directamente o a través de la Mesa. Se compromete a contestar por escrito en setenta y dos horas.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Salvo las de obras hidráulicas, que les ruego que las dirijan a la Secretaría de Estado correspondiente.

El señor **PRESIDENTE:** Así se hará.

Lamento que haya Diputados que quieran intervenir; el tema es apasionante, pero el ritmo de esta Comisión, dadas las comparecencias que tenemos, exige que en estos momentos cortemos y entremos en la nueva comparecencia.

— DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE (PEREZ TOURIÑO). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS: POPULAR (número de expediente 212/001061), IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (números de expediente 212/001122, 212/001125 y 212/001118 Y COALICION CANARIA (números de expediente 212/001008, 212/001012 y 212/001009).

El señor **PRESIDENTE:** Comparecencia del Secretario General de Infraestructuras de Transporte Terrestre, don Emilio Pérez Touriño.

Agradecemos al señor Pérez Touriño que haya tenido a bien, como es lógico y de rigor, comparecer, ante la petición de esta Comisión, para este asunto.

A partir de ahora voy a proponer un trato distinto, puesto que este debate, estas comparecencias, son para hablar de presupuestos. Dado que en el día de hoy, hemos escuchado a varios altos funcionarios, que ya nos han explicado las líneas maestras del presupuesto, a partir de ahora ruego a todos los comparecientes, y en concreto al señor Pérez Touriño, que entremos directamente en las preguntas de los portavoces de los grupos parlamentarios y que nos ahorremos su visión del presupuesto, puesto que ya hemos tenido esa valoración general de otras personas y vamos mal de tiempo.

Iniciamos las preguntas. Por parte del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Posada, que, lo anuncio ya, va a compartir su tiempo con el señor Camisón, por lo que les ruego que se pongan de acuerdo para utilizar un tiempo normal.

El señor **POSADA MORENO:** Así lo haremos, señor Presidente.

Quiero agradecer al señor Pérez Touriño su presencia y entro en el planteamiento de cuestiones netamente presupuestarias.

Empiezo diciendo —y yo comprendo que no le afecta directamente al señor Secretario General, no es su responsabilidad— que no nos gusta, por lo menos a mí, en la organización del presupuesto, este sistema, que yo creo que sólo es propio de este Ministerio y no de otros: llevar los gastos de personal, todos, a la Dirección General de Recursos Humanos y, en cambio, quitarlos de otros entes como, por ejemplo, el Servicio 37, Secretaría General para las Infraestructuras Terrestres. Esto hace —y con ello termino con el capítulo I— que en la Dirección General de Carreteras hayamos visto que hay un incremento algo superior al 3,5 del presupuesto, el 5,31. Quisiera saber si ha variado la plantilla o a qué se debe ese cambio.

Entrando en las inversiones reales —que yo creo que en esta Dirección General de Carreteras, a la que yo me voy a referir, es el tema más importante y también de la propia Secretaría General—, hay, antes de entrar en la Dirección General de Carreteras, en la propia Secretaría General, un capítulo de 50 millones de pesetas que se repite todos los años, que figura en inversiones reales, que son estudios relacionados con las competencias de la Secretaría General. Como parece que esto lleva varios años así, a mí me gustaría saber en qué consisten estos estudios y si realmente son necesarios.

Entrando en el capítulo VI, Inversiones reales, de la Dirección General de Carreteras, observamos que ha habido un descenso en esas inversiones reales, que han sido algo menores, pero aquí hay algunos puntos en los que quisiera insistir porque los considero interesantes. Hay un primer punto que es el superproyecto 95/17015, dotado con 8.500 millones de pesetas, que es el convenio con la Comunidad de Canarias. Yo querría saber si ahí se contempla todo lo que estaba previsto en el PDI y conocer cuál es la posición del Ministerio, aunque la de mi Grupo la adelanto y es que en España existen dos archipiélagos. Y esta actuación de interés general en las carreteras de Canarias —cosa que me parece muy razonable y defendible— nosotros estamos dispuestos a que también se lleve a cabo en el otro archipiélago.

Si vemos el superproyecto red de alta capacidad, que ciertamente aumenta su dotación este año, me gustaría alguna especificación en algunos puntos concretos; por ejemplo, una visión global de cómo están las autopistas gallegas, rías bajas del noroeste, si se está cumpliendo lo previsto, lo pactado, si va a haber retrasos y de qué entidad.

También querría conocer algo más sobre la autovía del Cantábrico, tramo Torrelavega-Unquera-Lieres, porque parece que ahí está habiendo alguna dificultad.

Por otro lado, está el 93/17380120, actuaciones en la red de alta capacidad e incidencias —es un servicio de incidencias—, que el año pasado estuvo dotado con 10.000 millones, este año sólo con 3.900 y el año que viene vuelve a tener 13.000 ó 35.000 millones. ¿Por qué bajan esas incidencias? ¿Esto se hace para casar un poco el presupuesto o es que se considera que este año no va a haber esa necesidad de utilizar ese concepto, que es verdaderamente necesario muchísimas veces?

Junto con estas consideraciones de carácter particular hay algo de lo que quiero hablar al Secretario General; se trata de la autovía León-Burgos, a la que nosotros nos referimos ya el año pasado. Es una autovía ciertamente autonómica pero sobre la que hay un convenio firmado por la Administración central, por el cual el 80 por ciento corresponde a la Comunidad Autónoma de Castilla y León y el 20 por ciento a la Administración central. Este año 1995 se van a adjudicar —se pretende incluso que sea en 1994, pero seguro en 1995— unos costes de varios miles de millones de pesetas, dependerá del ritmo de las obras. ¿Qué está previsto para ese 20 por ciento que, desde luego, estará por encima de los 1.000 millones, en el caso de la Administración central?

Y una aclaración global, aunque lo más detallada posible —quizá ese detalle pueda darse por escrito, no de palabra— respecto al superproyecto 93/17389006, que son actuaciones en medio urbano y accesos a puertos y aeropuertos. Se produce, respecto del año 1994, que había 68.000 millones, un descenso, este año, a 62.900. Yo querría saber cómo va este superproyecto, porque ahí es donde siempre suele haber dificultades mayores; lógicamente es más difícil disponer de los terrenos, etcétera; cómo se está ejecutando, si se va a ejecutar en su totalidad en 1994 y por qué en 1995 hay una disminución.

Y ahora voy a un tema, que no se refleja en el presupuesto, quizá; yo no lo he podido encontrar, pero que tiene que tener algún reflejo presupuestario: la autopista de peaje Madrid-Tudela. es cierto que es de peaje, que saldrá a concurso y que será financiada por el sector privado, pero tiene que haber unos estudios y sobre todo un calendario. Por tanto, no siendo estrictamente presupuestario, yo sí creo que es de gran trascendencia en el presupuesto, sobre todo de las empresas constructoras que rodean al Ministerio.

Por último, paso al capítulo VII, Transferencias de capital. Indudablemente no tiene, ni muchísimo menos, la importancia del capítulo VI. Sin embargo, vemos que hay una disminución en las transferencias a comunidades autónomas y querría saber por qué, y un aumento verdaderamente notable en la dotación a las corporaciones locales, que pasa de 200 a 2.000 millones, fundamentalmente por el convenio con el Ayuntamiento de Barcelona. ¿Qué carácter tiene ese convenio? Incluso —aunque no para el presupuesto, porque no hay necesidad— nos gustaría, como Grupo, tener una copia de ese convenio, para conocer en qué condiciones se ha hecho.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Por mi parte, también saludo con toda cortesía parlamentaria al señor Secretario General y voy a empezar refiriéndome al programa 513.A, de infraestructura del transporte ferroviario. Cuando especifica las actividades y se refiere al tren de alta velocidad, queda muy claro que su objetivo es la conexión con la red europea, actual o futura, y, puesto que Portugal también es Europa, nos gustaría conocer perspectivas, bien en este presupuesto o en futuros, sobre la conexión de alta velocidad entre las dos capitales de la Península Ibérica.

En este presupuesto, analizándolo a fondo, apreciamos que la transferencia de capital a Renfe se incrementa en este año en un 107,9 por ciento, en relación con el del año anterior, y el programa de infraestructura de transporte ferroviario lo hace en un 56 por ciento. Yo sé que esto se debe a un cambio de estrategia en las funciones, pero ahí están las cifras. Y de esta distribución o incrementos le gustaría a nuestro Grupo conocer el detalle de cuánto se destina a las siguientes comunidades autónomas: Galicia, Asturias, Extremadura, Andalucía oriental —que todos sabemos las provincias que comprende, Murcia, La Rioja y Cuenca.

En cuanto al proyecto de construcción de los 168 kilómetros de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, en los tramos incluidos que, como sabe el señor Secretario General, son Zaragoza-Lérida y Calatayud-Ricla, nos interesa conocer, puesto que nos dicen que en 1993 se ha realizado una inversión de 790 millones, en qué ha consistido esa inversión. Y en 1994 se dice que se van a invertir 1.234 millones. ¿En qué va a consistir esa inversión?

Sobre la construcción de los 72 kilómetros de la línea de alta velocidad Bilbao-Vitoria, para los que el presupuesto ya prevé una partida de 150 millones para 1995, también nos interesa conocer en qué partidas va a ser, si va a ser obra de fábrica o meros estudios.

En el proyecto de aumento de velocidad hasta 200 ó 220 kilómetros/hora, en el mantenimiento especial en el corredor Madrid-Mediterráneo, nos gustaría conocer, en primer lugar, puesto que se dice que lo realizado en 1993 son 790 millones, sin especificar en qué partida, en qué se distribuye.

En el corredor Madrid-Noroeste, que tiene dos direcciones, una hacia el norte y otra hacia el noroeste, vemos que hacia el norte existe una partida de 530 millones, pero que no hay partida hacia el noroeste, o no la hemos encontrado. Nos gustaría que nos confirmara si es que no existe hacia el noroeste y qué razones hay para ello.

Proyecto de renovaciones de vía. Es una partida importantísima, yo creo, a nivel de integración territorial, puesto que se refiere a todo el resto español que se queda fuera de los grandes proyectos. Vemos que, de acuerdo con lo presupuestado, en 1994 se espera invertir 11.048 millones de pesetas. Sin embargo, se prevé para 1995 una disminución hasta 9.841. ¿Por qué esta disminución en una partida de tanta trascendencia para el resto del país, que no se ha beneficiado de los grandes proyectos? De esta partida de 9.800 millones para 1995, nos gustaría que nos diera también la distribución en los territorios que dije antes: Galicia, Asturias, Extremadura —sobre todo, es un tema específico que ya le tiene que sonar porque recurrentemente se lo recuerdo, el tramo Cáceres-Valencia de Alcántara, para cuyo acondicionamiento hay un mandato del Pleno de esta Cámara— Andalucía oriental, Murcia, La Rioja y la provincia de Cuenca.

En supresión de pasos a nivel, la partida de 7.300 millones cómo se distribuye en estos mismos territorios.

En cuanto a la mejora de la capacidad y el servicio de la red de cercanías, comparando las partidas de 1995 respecto del año anterior, observamos que se dan sustanciales disminuciones. Por ejemplo, en Madrid, de 12.000 a 5.000 millones; en Valencia, de 2.300 a 400; en Oviedo-Gijón,de 2.600 a 400. ¿Por qué esta disminución, siendo, como es, otra de las partidas de tipo social absolutamente necesaria en este modo de transporte?

Actuaciones de redes arteriales ferroviarias. Es una partida un poco para echarse a llorar, puesto que hemos visto que desde una inversión, en 1983, de 4.500 millones tenemos, de previsión, para el proyecto que debatimos, sólo 10 millones, lo cual es absolutamente ridículo en un país como éste. Nos gustaría conocer cómo se va a distribuir

esta ínfima cantidad en problemas tan acuciantes como el ferroviario de Valladolid y el soterramiento de las líneas de Palencia o de Castellón, por citar tres ejemplos.

En el proyecto de mejorar la accesibilidad del ferrocarril a los centros de generación de cargas, vemos que se fijan partidas y acciones para dos puertos, para Bilbao y Barcelona. Y el resto, ¿qué? ¿Qué partida o qué proyectos hay para el resto de puertos españoles?

Mejoras de infraestructuras para FEVE. ¿Por qué en 1994 no se invierte nada? Y los 500 millones, que es otra cantidad infinitesimal, diría yo, ¿en qué partidas se van a distribuir?

En otros gastos, esos gastos, que, por más que los analizo, siguen siendo opacos, nos gustaría que hoy usted arrojara luz y taquígrafos sobre las partidas, del año 1993, 12.000 millones; 1994, 3.000 millones y 1995, sobre todo ésta, que es el proyecto de ley que nos ocupa, 4.861 millones. De qué se componen estos otros gastos, que aparecen como tal y que no sabemos en qué consisten.

Ya, para terminar, señor Presidente, dos o tres cuestiones rápidas y muy concretas. El proyecto 23.17390200, de acondicionamiento a 200/220 kilómetro/hora del corredor Mediterráneo, tiene una inversión de 5.237 millones de pesetas para el año 1994. Queremos conocer en qué han consistido estas partidas, en cuanto a plataforma, vía, electrificación, etcétera. Esa dotación, afortunadamente, se eleva al doble en este año. En este caso, cómo se distribuyen esos 10.000 millones.

Volviendo otra vez al corredor Madrid-Mediterráneo, en relación al proyecto 95.17390110, también hay una partida un poco oscura que es de mantenimiento especial, según la titula el proyecto. ¿En qué consiste ese mantenimiento especial?

Eso es todo, de momento, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, el señor Andreu, en nombre del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU:** Señor Secretario General, lo primero que nos llama la atención en el programa 513.A, infraestructura transporte ferroviario, es que dice que el programa se inserta dentro del marco de la planificación estratégica territorial definida por el plan director de infraestructuras, aprobado por el Consejo de Ministros de 4 de marzo de 1994. Nos llama la atención porque ese plan director de infraestructuras todavía no está aprobado por el Congreso y parece ser que ése era el mecanismo que se pretendía seguir. De hecho, hay una ponencia instituida para que ese plan director de infraestructuras se estudie.

Yo quisiera preguntarle, simplemente, si es que en el Ministerio ya se da todo esto por aprobado completamente; si considera que el Congreso no tiene nada que decir sobre este asunto, a efectos prácticos, y cuál es el criterio que se sigue en este sentido para basar los programas de inversión del Ministerio en esto.

Y algún otro detalle. Nos llama la atención, al hablar de las líneas de alta velocidad, que la que se incluye es la de Barcelona-frontera, cuando sí hay un acuerdo del Consejo de Ministros de 1988 en el que se considera prioritaria la de Madrid-Barcelona. Sin embargo, en este programa se habla, como línea de alta velocidad, de la de Barcelona-frontera.

También nos llama la atención, algún portavoz se lo ha hecho notar, lo que bajan las inversiones en cercanías. Se podrá decir que se ha invertido en cercanías en alguna de las líneas existentes (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Oviedo, Gijón), pero no hay inversiones en cercanías en otras que estaban recogidas incluso en lo que considero que es el anteproyecto del plan director de infraestructuras. Por ejemplo, en la línea Cádiz-Jerez no hay inversión de ningún tipo. Quisiera que nos dijera cuáles son los criterios que, en este sentido, sigue el Ministerio de Obras Públicas.

Sobre el programa 513.C, ordenación e inspección del transporte terrestre, y esto sí corresponde al señor Secretario, quisiera preguntarle —porque en este libro naranja que tenemos, el tomo sexto, sección diecisiete, no viene ninguna partida presupuestaria, por lo menos yo no veo ninguna— cuánto está destinado a la ordenación e inspección del transporte terrestre, que me parece algo bastante importante, y conocer cuáles son los planes que en este sentido tiene el Ministerio.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Andreu, que conste que esta Presidencia no tiene nada en absoluto contra sus planteamientos, que pueden ser muy amplios por su competencia. No hay ninguna reticencia para aceptarlos; sólo intento conseguir que a cada persona se le pueda sacar el máximo partido en su especialidad. Sé que le sobra capacidad para abordar muchos problemas y contamos con esa valiosa colaboración en la Comisión, pero que conste que no existe ningún tipo de reticencia, repito, por parte de esta Presidencia.

El señor **ANDREU ANDREU:** Señor Presidente, no vea ironía en mis palabras, simplemente deseaba no equivocarme.

El señor **PRESIDENTE:** La ironía me encanta.

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Grupo de Coalición Canaria, el señor Martín Menis.

El señor **MARTIN MENIS:** En primer lugar, doy la bienvenida al Secretario General para las Infraestructuras de Transporte Terrestre.

Cuando se analiza el plan director de infraestructuras —lo he repetido alguna vez esta tarde, quizás demasiado—, se ve la actuación deslavazada en cada una de las áreas en que está dividido el caso canario. La necesidad de tener un plan director específico para Canarias yo creo que incluso quedó recogida en el debate del Pleno del Congreso en el que expuso el plan director el señor Ministro. Cuando eso se aplica a los sistemas de transporte, básicamente los grandes sistemas de transporte público, se nota la falta clara de un sistema concreto, de unos objetivos concretos en lo que es toda la planificación del transporte, que permitan que los presupuestos después respondan a esos objetivos. Eso lleva a que la política aeroportuaria, la

política portuaria o la política de carreteras durante los últimos años no haya podido materializarse en acciones concretas que, en estos momentos, empiezan a entrar en los presupuestos, pero sin esa política, por lo cual pedíamos antes al Secretario de Estado de Planificación Territorial que tomara parte, ya que las grandes infraestructuras están en manos del Estado, del Gobierno central.

Cuando analizamos el régimen económico-fiscal recientemente aprobado, el artículo 8.° del REF nos marca la necesidad de contemplar en los presupuestos del Estado partidas necesarias para establecer una política de transporte público de orden insular que resuelva los graves problemas que tiene un archipiélago fragmentado en siete islas de diferente dimensión y con problemas de impacto, orográficos y de distribución de población importantes. Desde ese punto de vista, la única partida que hay para infraestructuras está contemplada en el convenio de carreteras y nos decía el señor Subsecretario esta mañana que estaba valorada en 8.200 millones de pesetas en los presupuestos del Estado, para realizar una serie de obras que son objeto de ese convenio pero que, si las valoramos a ese ritmo de 8.200 millones de pesetas, probablemente tarden veinte años. Dentro de ese propio convenio de carreteras, hay que establecer el transporte privado y el público, porque todo el transporte público en Canarias está en base a carreteras y no hay contemplado en absoluto ningún tipo de infraestructura para otros sistemas alternativos, como puede ser el ferroviario o el tranvía, aunque sea para los grandes desplazamientos, infraestructuras que no puede resolver sólo la Comunidad Autónoma y que yo creo que entrarían dentro del marco competencial de lo que pudiera ser cercanías, por ejemplo, quizá no con una red de cercanías de tren, pero sí con sistemas alternativos.

Lo que quería preguntarle, en concreto, es si prevé el Ministerio alguna política inversora directa —por lo menos de estudio en profundidad que lo permita— en sistemas alternativos a la circulación libre por el sistema de carreteras, bien en carriles-bus, que pudieran ser guiados automáticamente, o bien en sistemas de tranvías o ferroviarios, que permitan resolver algo que no se va a poder hacer nunca en Canarias con transporte privado, a no ser que convirtamos las islas en una pura carretera. La necesidad de transporte masivo es fundamental para el futuro de la ordenación territorial del archipiélago canario.

Por tanto, en concreto le pregunto si hay algún tipo de previsión en el presupuesto para ello.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Empezaré a contestar, como es lógico, en el orden en que han intervenido los señores Diputados. En primer lugar, por tanto, trataré de contestar con la mayor precisión posible a las preguntas formuladas por el señor Posada, portavoz del Grupo Popular, en el ámbito concreto en que se han desarrollado todas las preguntas, las infraestructuras viarias, las carreteras.

La primera pregunta era muy concreta y precisa. Decía el señor Posada que esa cierta variación al alza en los presupuestos del capítulo de la Dirección General de Carreteras a qué podría ser debida.

Efectivamente, en carreteras estamos haciendo un esfuerzo, dentro de las posibilidades y de las limitaciones de crecimiento en el capítulo 1, en cuanto a dotar a la Dirección General de Carreteras de mayor personal cualificado. En este sentido, se ha incorporado y se está incorporando personal titulado procedente de la oferta pública de empleo, que, con carácter general, está restringida, pero se ha exceptuado del acuerdo del Consejo y en el Decreto correspondiente del Consejo de Ministros a algunos organismos, entre otros los necesarios a la Dirección General de Carreteras. Aunque no es un tema estrictamente presupuestario o que afecte a las dotaciones del año 1995, no quisiera dejar de decir a la Comisión que precisamente en este país se ha hecho un esfuerzo muy importante en materia de inversión en infraestructuras viarias, entre los años 1986 y 1993, y, sin embargo, las dotaciones en recursos humanos, fundamentalmente en la Dirección General de Carreteras, no han podido seguir, en función de la política de contención de déficit, de la política siempre restrictiva, necesariamente, en ese sentido, ese crecimiento. Estamos trabajando en la línea de un esfuerzo por mejorar los recursos humanos de esta Dirección General, dotarla de personal más cualificado, por así decirlo, y proceder a una reestructuración en ese sentido con la vocación de que afecte en la menor medida posible a los crecimientos del capítulo 1. Es uno de los objetivos, una de las líneas de actuación del Ministerio en esta materia.

La partida de 50 millones, bien pequeña, que existe todos los años con carácter recurrente, directamente dependiente de la Secretaría General para Estudios, es más que nada una reserva presupuestaria que, en la mayor parte de los casos, por otro lado, no llega a ejecutarse o gastarse más que en cantidades relativamente pequeñas. Es una reserva presupuestaria en función del área de competencias más directa de esta Dirección General, que afecta a carreteras y ferrocarriles en función de que pueda haber en algún momento necesidad de proceder a contratar un estudio de intermodalidad de transporte o de coordinación y mejor actuación coordinada en tal o cual punto del territorio o en tal o cual materia que afecte a lo que es propiamente carreteras y ferrocarriles, dos mundos de transporte estrechamente conectados e interrelacionados, como es obvio. Esta es un poco la justificación de la partida, que bien es cierto que normalmente no se llega a ejecutar o a gastar en su totalidad, afectándose finalmente a otras necesidades presupuestarias más imperiosas a la hora de la verdad en el Departamento.

Me viene a la cabeza —le puedo dar información de en qué se afecta este gasto año tras año—, en concreto, por ejemplo, el estudio que se presentó de finalización de los costes de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, que creo recordar que se distribuyó en esta Comisión el año pasado o el anterior, que se había ejecutado o presupuestado contra esta partida presupuestaria, el folleto o el análisis final que se hizo.

Me decía su señoría —y le contestaré directamente a la pregunta, que tiene su especificidad; me refiero al Diputado de Coalición Canaria, señor Martín Menis. Pero ahora, el señor Posada me preguntaba por los 8.500 millones de pesetas que figuran en los Presupuestos Generales del Estado de este año para inversión en carreteras de Canarias

Como conoce bien, en el Decreto del año 1984, de transferencias a la Comunidad Autónoma de Canarias, se recogía la partida conveniente en aquel momento, además del 100 por ciento del coste efectivo, se destinaba una cantidad, según un listado concreto de proyectos que se incluían específicamente en ese Decreto de transferencias. A partir de ahí, una vez efectuada la transferencia, no se preveía ninguna otra dotación presupuestaria. De hecho, en los presupuestos de este año figura todavía una partida de 2.000 millones de pesetas, creo recordar, en el capítulo VII, precisamente en cumplimiento de esas transferencias que había que hacer del Decreto del año 1984 para ese listado de proyectos. Con esos 2.000 millones de pesetas quedan ya finalizadas las transferencias que había que hacer en función del Decreto del año 1984.

Teniendo en cuenta lo que dispone la Ley de Régimen Económico Fiscal de Canarias, se firmó, creo recordar, el 30 de abril de 1994, afectando, en definitiva, a los presupuestos que ya están en ejecución, no a los que vienen, un convenio, en función del acuerdo de la Comisión Mixta Estado-Comunidad Autónoma de Canarias. En una reunión del pasado octubre se acordó afectar al cumplimiento del artículo 95 del Régimen Económico Fiscal de las Islas Canarias el 50 por ciento de la compensación que la Comunidad Autónoma debe abonar al Estado en virtud de la supresión del ITE. El cálculo respecto al valor de este Impuesto del año pasado ascendió a 14.554 millones de pesetas, con lo que el 50 por ciento eran 7.276 millones. En el presupuesto del año pasado se hizo una modificación a efectos de poder transferir, o estar en condiciones de transferir a la Comunidad Autónoma de Canarias, insisto en que de acuerdo con el artículo 95 del REF, que declara que se considera de interés general, a efectos de su inclusión en los correspondientes presupuestos generales del Estado, entre otras, las obras de infraestructuras que conecten los principales núcleos urbanos de Canarias.

Por tanto, el soporte legislativo más importante, además de la Constitución, el concreto y específico, es el artículo 95 del Régimen Económico Fiscal de Canarias, en función de lo cual está el acuerdo de la Comisión Mixta Estado-Comunidad Autónoma de Canarias, y el Ministro de Obras Públicas firmó, en abril de este año, el correspondiente convenio para dar cumplimiento al mismo.

En los presupuestos de este año figura esta partida de 7.276 millones de pesetas; ese convenio tiene un mecanismo por el cual la redacción de los proyectos y todo el proceso de información pública, etcétera, corresponde a la Comunidad Autónoma; la licitación y ejecución de las obras debe efectuarse directamente por la Administración central del Estado, con cargo a las dotaciones que cada año figuren.

En este año, en concreto, se ha puesto en marcha una transferencia en torno a los 3.500 millones de pesetas, 3.064 millones, y falta por transferir otra partida en función de que no hemos recibido aún los proyectos necesarios respecto a los cuales transferir esa cantidad. Estamos en este momento en conversaciones con el Gobierno canario para que nos adjunten el listado correspondiente para que sea probado por la Comisión de Seguimiento que figura en ese convenio.

En los presupuestos de 1995, el cálculo del 50 por ciento correspondiente a la supresión del ITE está en torno a los 8.500 millones de pesetas, o estaba en el momento de la elaboración del proyecto de presupuestos. Por tanto, se dota esa partida de acuerdo a lo convenido, con 8.500 millones de pesetas, que deben servir para obras licitadas y contratadas por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, para realizar aquellas obras que figuran en el listado del correspondiente convenio.

Podría extenderme más, pero sucintamente ésta es la justificación y la situación «grosso modo» del convenio que en el mes de abril de este año 1994 se ha firmado entre el Gobierno, el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y el Presidente de la Comunidad de Canarias.

Me preguntaba su señoría por la situación de algunos ejes importantes, de algunas autovías en concreto. Autovías gallegas. Le puedo decir que estamos trabajando con un ritmo muy importante, tanto en la fase de ejecución de obras como en la de proyecto de las mismas, las que todavía están en proyecto, así como la licitación y contratación. En concreto, en este momento están en ejecución 184 kilómetros de autovía; 78 correspondientes a Vigo-Orense y 105 kilómetros a La Coruña-Lugo. Es decir, la conexión entre las dos capitales de Galicia, las de arriba, La Coruña-Lugo, y las del sur, Porriño-Vigo con Orense, están ya en ejecución y nuestra previsión es que estén finalizadas en 1995 en su totalidad, en la autovía del Norte, entre La Coruña y Lugo, y entre Porriño-Vigo y Orense estará prácticamente finalizado en 1995. Existen dificultades, como acabamos de informar en una visita del Ministro a la propia Comunidad Autónoma, en un tramo concreto, un túnel de difícil ejecución y de difícil previsión en cuando a su finalización, si va a ser en diciembre de 1995 o tendrá que retrasarse algún mes. Existe algún tramo en esa autovía del sur en el que la finalización pudiera no ser exactamente en diciembre de 1995 y retrasarse unos meses, a mediados de 1996.

El resto de las autovías, en concreto la del sur, desde Orense hasta Benavente, 212 kilómetros de autovía, están licitados, están en proceso de contratación, exceptuando un pequeño tramo entre Benavente y Camarzana de Tera, creo recordar, porque hubo problemas de medio ambiente. Es un tramo de apenas 30 kilómetros, sobre los 212 que acabo de comentar, en el que, por problemas medioambientales, hubo que repetir el procedimiento y el proceso y que de todas formas esperamos tenerlo licitado a fin de año.

En conclusión, podemos decir, y creo que esto es importante, que desde Orense hasta Benavente estará licitada toda la autovía a 31 de diciembre de 1994, 212 kilómetros.

De esta manera, el conjunto de la autovía, desde Orense hasta Benavente, estará en ejecución en 1995, una parte entrará en servicio, y los restantes tramos están en ejecución.

Sobre la autovía del Noroeste, La Coruña-Benavente, le decía antes que en 105 kilómetros se está trabajando y estará a finales de 1995; los 167 kilómetros, aquellos que van desde Lugo hasta Benavente, con la única excepción de 56 kilómetros que corresponde al paso del puerto de Piedrafita, también estarán licitados en este año. Por tanto, 168 kilómetros de la autovía del Norte se licitarán este año y sólo van a quedar 56 kilómetros, que son los que van hasta Villafranca, Puerto de Piedrafita, que se licitarán en 1995 y se adjudicarán en ese mismo año. Ese es «grosso modo» también el estado de las llamadas autovías de Galicia, que son de Galicia y de Castilla y León, porque buena parte de su kilometraje, como es obvio, atraviesa y conecta ejes importantes del territorio de Castilla y León, además de los de Galicia.

La autovía del Cantábrico, la extensión desde Bilbao hasta Santander, entrará en servicio, dependiendo del estado del tiempo, en estos últimos meses del año; pero es probable que se pueda poner en servicio este mismo año, a 30 de diciembre de 1994: Castro-Colindres y Treto-Hoznayo; con eso queda cerrada la conexión por autovía desde Bilbao hasta Santander. Si el tiempo no fuera óptimo para la extensión de aglomerado, etcétera, se podría retrasar uno o dos meses, pero, en definitiva, se trabaja a tres turnos, creo recordar, con el objetivo de que esté en diciembre de este año 1994.

La extensión hasta Asturias, los restantes tramos, está dotada presupuestariamente en su totalidad en los presupuestos de 1995 y en cuanto a su situación le puedo informar que, en concreto, se ha licitado ya el tramo Torrelavega-Cabezón de la Sal; está ya en el «Boletín Oficial del Estado» y antes de diciembre de 1994 se licitará el tramo Llanes-Llovio, éste ya en Asturias. El anterior correspondía a Cantabria.

El resto de los tramos, todos ellos, se licitarán en 1995. Por lo tanto, la autovía del Cantábrico y su extensión hasta Asturias, con la salvedad, que a buen seguro S. S. sabrá entender, de la complejidad de unas obras de estas características y la dificultad de establecer calendarios precisos en cuanto a meses, deberíamos poder finalizarla en 1997 y tal vez haya alguna cola de obra, por lo tanto alguna previsión presupuestaria para el año 1998. Es decir, el grueso debe estar en el entorno del 1997 pudiendo haber algún tramo de obra que se alargue hacia 1998.

El presupuesto de este año en materia de carreteras se mantiene prácticamente en el mismo nivel de inversión que el año pasado. Decrece muy ligeramente en términos reales. Se ha congelado la inversión en un nivel presupuestario en el que nos parece que la inversión física, como se puede ver por la información que estoy suministrando, se puede mantener. Yo creo que es importante retener la idea, o subrayarla al menos por nuestra parte, de que vamos a poder mantener el nivel de inversión física en términos semejantes, prácticamente idénticos, a los que se venían desarrollando y que podremos mantener los programas que son muy importantes, cara a la generación de empleo, a la actividad del sector de construcción, etcétera. Mantenemos un nivel de compromisos muy parecido al que teníamos el año pasado. Debemos licitar en torno a los 440 ó 450.000 millones de pesetas y adjudicar obra, teniendo en cuenta ya las bajas, en el entorno de los 300.000 millones de pesetas, imputando una baja media de un 30 por ciento.

Hay alguna partida, sin embargo, en la que hemos hecho algún ajuste en función de cómo era la situación presupuestaria. Eso explica también una cierta baja en la dotación al programa de incidencias a la que S. S. hacía referencia.

De todas formas, es cierto que hemos hecho un programa importante de saneamiento. Decimos en el Ministerio saneamiento de las deudas, llamándolo así, con los expropiados, y de las incidencias pendientes de pago con los constructores en este período, que es algo que creo que está ya en el común de las relaciones con el sector y la propia junta directiva del sector Seopan así lo explicita y manifiesta, quiero decir que no es algo que diga simplemente el Ministerio. En concreto, en expropiaciones, este año tenemos una dotación en el entorno de los 31.000 millones de pesetas. Lo pendiente de pago a diciembre de 1994 estimamos que serán unos 25.000 millones de pesetas. Por lo tanto, creemos que está dotada suficientemente la partida para atender, con apenas seis meses de retraso en la tramitación, las expropiaciones del año anterior y los depósitos previos para el inicio de nuevas actuaciones.

En cuanto a las incidencias, también se ha hecho un esfuerzo serio e importante en estos años en que han existido buenas dotaciones presupuestarias. Las regularizaciones pendientes, podríamos denominar coloquialmente deuda pendiente de regularización con los constructores, ha bajado también a lo largo de estos años y de regularizaciones anteriores, de 70.000 millones de pesetas, estamos en el último año, en el entorno de 40.000 millones de pesetas. La dotación que en el conjunto de los programas existe creemos que nos permitirá mantener un nivel de saneamiento adecuado en la medida en que ha ido bajando ya estos años. La disminución obedece fundamentalmente a que pensamos que hemos saneado ya bastante la situación en años anteriores.

Me preguntaba también por la autovía León-Burgos, 80-20 en el convenio. No existe una previsión en los presupuestos del Ministerio porque, como S. S. recordará, el convenio que en su día se planteó recoge esa previsión con cargo a los fondos del Ministerio de Economía y Hacienda y, por lo tanto, ha de buscarse en la sección correspondiente, si ello ha lugar, la dotación necesaria para atender el gasto, si es que se produce, pero no existe previsión en el presupuesto del Ministerio porque no figuraba ya así esa previsión inicialmente; no tiene que existir, no debe existir en los presupuestos particulares del MOPTMA.

Actuaciones en medio urbano. El reparto de la asignación entre lo que son autovías, acondicionamientos y programas de actuaciones en medio urbano depende un poco del estado y situación de los proyectos año a año. No se puede hacer un planteamiento lineal año a año. Hay que verlo con cierta perspectiva a cinco años.

En concreto, creo que lo comentábamos ya el año pasado en esta misma Comisión, hemos puesto en marcha el plan puente de actuaciones prioritarias en carreteras y estamos trabajando en lo que es el segundo plan. Estamos en una fase de transición en la planificación y en esa fase, como bien apuntaba S. S., las actuaciones en medio urbano siempre son actuaciones que cuesta más trabajo poner en marcha, programar y poner al día para empezar a gastar y hacer certificaciones de obra. Esa es la razón por la que de un año a otro puede haber alguna diferencia u oscilación y, en concreto, puede aparecer una cierta disminución, yo diría que de poca entidad, dado el volumen de los presupuestos en materia de carreteras, en el programa de medio urbano.

La autopista Madrid-Tudela es una actuación efectivamente importante, el PDI así lo prevé, pero como todas las grandes actuaciones, y cada vez más, tienen una de sus dificultades más relevantes, por llamarlo así, en el planteamiento de la perspectiva medioambiental. La Dirección General correspondiente de Medio Ambiente está trabajando en este tema. Tiene en estudio la declaración de impacto ambiental, en particular del tramo Madrid-Guadalajara. Tiene problemas importantes porque en el corredor que tenemos que atravesar existe alguna ZEPA, alguna zona declarada de protección que no necesariamente impide el paso de una autovía o de una autopista, pero sí que es una zona protegida y la Dirección General de Medio Ambiente está estudiando las posibilidades cara a la declaración del impacto medioambiental. Por lo tanto, estamos a la espera del resultado de esos análisis y estudios y la declaración que proponga la dirección general y la Secretaría de Estado correspondientes en esta materia.

Es un corredor no fácil de paso porque si vamos pegados al actual corredor, a la actual carretera nacional, la actual autovía, son espacios ya muy ocupados, muy densos, desde el punto de vista urbanístico. Hay que buscar nuevas zonas de paso y esas zonas de paso a su vez están protegidas. No es fácil ese tema y medio ambiente está trabajando en él y estamos en función de cuando esté esta declaración de impacto ambiental.

Sobre el convenio con centrales nucleares, y con eso creo que finalizo con lo que me había preguntado S. S. y el convenio con Barcelona, tengo que decir que efectivamente hay una modificación en la dotación de capítulo 7 del Ministerio respecto a la del año pasado que no obedece a nada más que a un dato de la realidad, que es el convenio con centrales nucleares, que es al que S. S. se refiere, convenio con comunidades autónomas y locales para infraestructura viaria en el ámbito de actuación de los planes de emergencia nuclear. Los planes de emergencia nuclear son planes que vienen de años atrás. Es un programa que está a punto de finalizar y con la dotación que hemos puesto este año, 700 millones de pesetas, estimamos que el gasto correspondiente a ese programa por parte del Ministerio se da por finalizado. Los convenios que se habían firmado quedan ya en vías de ejecución.

Ha surgido una nueva necesidad, nueva en el presupuesto pero antigua, como voy a tener oportunidad de exponer, en cuanto al convenio con el Ayuntamiento de Barcelona; no hay problema ninguno en remitir la información a S. S. para que la conozca con mayor grado de detalle. Es una actuación derivada de una revisión de problemas de expropiación en los cinturones de Barcelona con motivo de la Expo 92, tanto en el cinturón de la ronda Dalt, como en el cinturón litoral. Existían unos convenios de ejecución con el Ayuntamiento de Barcelona y con los consejos comarcales y en uno de ellos existe, por así decirlo, un déficit de presupuestación derivado de mayor coste de expropiaciones que todavía hay que reconocer, entiendo, que están pendientes de pago. Esto lo gestionaba algún consejo comarcal, no recuerdo bien de memoria, la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona; en concreto, creo que el Ayuntamiento con un consejo comarcal; por lo tanto es para el pago de mayores costes de expropiación y hemos tenido que modificar el convenio existente para asumir este pago que, evidentemente, hay que hacer a los expropiados.

Con esto creo que he finalizado; en todo caso, si hay alguna otra cuestión estaré encantado de poder responder a S. S.

El señor Camisón me ha hecho las preguntas correspondientes, por parte del Grupo Popular, a la materia ferroviaria. Trataré de contestarle en la medida de lo posible todo lo que sé.

En la primera, la verdad es que la contestación, desgraciadamente, para lo que supongo que le gustaría escuchar a S. S., no puede ser positiva todavía. No existe una dotación presupuestaria para la conexión de Madrid con Extremadura, Madrid-Badajoz, en alta velocidad.

Quizá al hilo de esto, contestando a alguna otra pregunta de otros compañeros suyos de otros grupos en relación con la materia ferroviaria, yo quisiera hacer una valoración, muy sucinta, de carácter global, pero que creo que es necesaria. El presupuesto en materia ferroviaria, en lo que es infraestructura ferroviaria, crece modestamente pero crece este año. Hemos pasado de 64.000 millones a 68.500, un crecimiento un poquito superior al 6 por ciento. Es más que nada un signo en el sentido de que el Ministerio, el Ministro de Obras Públicas, quiere ir priorizando y reequilibrando la inversión a favor del ferrocarril, no en detrimento de la carretera sino entendiendo que el nivel de inversiones en materia viaria es importante y está en unos niveles de sostenimiento que permite ir alcanzando los objetivos que se estima necesarios en el plan puente y que se prevé en el Plan director de infraestructuras, y no así en materia ferroviaria. Hay que hacer un esfuerzo de mejorar la dotación, y ese esfuerzo se ha venido produciendo en años anteriores; habíamos bajado mucho después de la construcción del ferrocarril Madrid-Sevilla, creo recordar de memoria que habíamos bajado por encima de los 40.000 millones de pesetas, un poco más de 40.000 millones, y hemos venido creciendo en los últimos años hasta llegar este año a los 68.500 millones de pesetas. Sin embargo, eso es lo que quería recalcar, es un programa de transición, de crecimiento. Tenemos que dedicar, esperemos que así pueda ser, mayores cantidades al ferrocarril en años venideros. Esto es lo que estamos haciendo año tras año pero hay que seguir —entiende el Ministerio— en esa

línea para poder alcanzar objetivos como los que planteaba S. S., en una de sus preguntas.

Es un año también de transición no sólo porque estemos modificando el presupuesto cuantitativamente sino también porque estamos pendientes de la concreción en planes sectoriales. Igual que se ha hecho el plan puente, se está trabajando en materia de carreteras y estamos trabajando en el segundo plan, también en materia ferroviaria estamos trabajando en las concreciones del Plan director de infraestructuras. Evidentemente, el Plan director es una línea de orientación, la que dispone en este momento el Ministerio, porque ha sido aprobado por el Gobierno y se está discutiendo en Ponencia en el Parlamento y es la línea de orientación que tenemos, y tratamos de ordenar y priorizar las inversiones de acuerdo a ese plan, pero estamos trabajando también en los planes sectoriales correspondientes. Por lo tanto, en ese sentido, también es un presupuesto de transición. De ahí que determinados decrecimientos, a los que luego haré referencia, y la orientación general del presupuesto no puedan entenderse si no es con esas dos señas de identidad: crecimiento, aunque sea modesto, por lo tanto difícilmente podemos empezar actuaciones con mayor envergadura de las que realmente se están haciendo; y finalización de algunos programas como, por ejemplo, el Plan Felipe, el plan de transporte o acceso a las grandes ciudades. Este plan comenzó en el 90 y prácticamente hemos ejecutado o estamos en vías de ejecución del 100 por ciento del programa; eso explica que ese plan, que está finalizando, aparezca con una dotación menor que en años anteriores.

En concreto, el presupuesto en materia ferroviaria tiene una dotación este año de 9.490 millones de pesetas para el plan de acceso a grandes ciudades —contesto así a una de sus preguntas sobre disminución en cercanías—, es disminución respecto al año pasado pero la disminución tiene toda su lógica —insisto— porque el PTC se aprueba en el año 90, con un presupuesto en torno a los 90.000 millones de pesetas, ha tenido una aportación del Departamento de más de 60.000 millones de pesetas, 21.000 millones se han invertido con cargo a Renfe y a Feve y, prácticamente, está en un grado de ejecución muy avanzado.

La totalidad del programa estará realizado durante 1995 y, por lo tanto, no es que no haya atención, es que ese plan, que se aprueba en el año 90 prácticamente, finaliza en cuanto a la gestión presupuestaria —las obras obviamente algunas de ellas tardarán algo más— precisamente en el año 95. Esa es la explicación al respecto.

Existe un crecimiento presupuestario en el programa correspondiente en cuanto a las aportaciones del Estado a Renfe, al que S. S. hacía referencia, que yo creo que es la otra cara de la moneda de la priorización ferroviaria que este año, aunque sea modestamente, de acuerdo con las grandes líneas y directrices de la orientación del presupuesto y la política económica en general, se ha podido hacer. Sube la inversión directa en infraestructuras y se incrementa de forma muy notoria la aportación del Estado para saneamiento de la red, de la operadora de Renfe. Por lo tanto, esas aportaciones de capital son fundamentalmente destinadas para que Renfe pueda descargar en años venideros su cuenta de resultados de las cargas financieras del endeudamiento que había alcanzado la empresa. No es que estemos dotando de mayor aportación de recursos para que invierta Renfe; la inversión en infraestructuras y la inversión de los programas de renovación de vía y los programas de supresión de pasos a nivel la va a efectuar y la debe seguir efectuando el Ministerio. Queremos que la operadora fundamentalmente actúe sobre una infraestructura que le aporta el Estado y que esa operadora pueda funcionar cada vez más en mejores condiciones de equilibrio económico-financiero, de ahí el incremento. Por lo tanto, esas partidas no son, por definición, partidas para mayor inversión y no le puedo contestar a S. S. en la línea de qué dinero de esa partida va para inversión en Galicia, Asturias, Extremadura, porque no va para inversión en ningún punto del Estado. La inversión la seguirá haciendo el Ministerio, si bien Renfe, lógicamente, tiene que seguir manteniendo los programas de inversión en material móvil y en lo que es puramente el mantenimiento de la vía, igual que cualquier operador del transporte, si bien el Estado lo pondrá en los Presupuestos Generales cada año.

Existen una serie de dotaciones por las que preguntaba S. S.: Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera; 150 millones para la Y vasca y una dotación para Madrid-noroeste. Contestaré a cada una de ellas pero agrupándolas porque son preguntas del mismo contenido y del mismo nivel.

Básicamente, en cuanto a la dotación Madrid-noroeste son aportaciones para realización de proyecto. Estamos realizando los proyectos en dos ejes importantes de lo que es la conexión ferroviaria hacia el norte de España. Por una parte, la variante de Guadarrama, para la que se dota en el año 95 una partida específica, si no me confundo, de 150 millones de pesetas. Nuevo acceso ferroviario al norte-noroeste, y ésa es la variante de Guadarrama, y el acceso al ferrocarril, como recuerda constantemente el Ministro, del norte y noroeste de España empieza en Guadarrama. Difícilmente se puede explicar esta actuación si no es precisamente como inversión para el noroeste y para el norte de España. Esta vez la inversión en materia ferroviaria, que goza de un TIR más elevado por la cantidad de tráficos y territorio al cual puede servir este nuevo acceso ferroviario, es para la realización de proyectos.

Nuestra previsión es que en el año 97 tuviéramos realizada toda la tramitación medioambiental y tuviéramos un proyecto constructivo de tal forma que invirtiéramos los años 95-96 en la tramitación medioambiental, la información pública y la realización de proyectos de trazado y construcción. Son plazos ambiciosos. Cuando a veces se habla de priorizar el ferrocarril hacia el norte o noroeste se olvida que realmente no es fácil, y veremos si es factible físicamente realizar un proyecto de tanta envergadura, en su fase de información pública, declaración de impacto y elaboración del proyecto, en un período relativamente corto de tiempo como es de 1995 a 1996. Las dotaciones presupuestarias que figuran son para eso, y algo semejante podemos predicar para la conexión desde Valladolid hacia Burgos, aun cuando insisto que la priorización como gran eje fundamental común a todos ellos, si hay que decir al-

guna, es fundamentalmente la norte-noroeste, variante Guadarrama.

En la Y vasca existe una dotación presupuestaria en términos muy parecidos, prácticamente equivalentes, quizá con un diferencial de meses respecto al norte-noroeste de 150 millones. Esos 150 millones es la previsión que tenemos para la realización del proyecto de trazado y construcción de la Y vasca, el inicio de la partida correspondiente lógicamente tiene la dotación correspondiente en los años 96 y 97. También aquí se acaba de empezar la tramitación medioambiental, ha empezado un poco después que la tramitación en el norte-noroeste, la variante Guadarrama, pero ya ha remitido la Dirección General de Infraestructura de Transporte Ferroviario la correspondiente memoria-resumen a la Dirección General de Política Ambiental para el comienzo de esta actuación.

Del Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera, también puedo informar sucintamente a S. S. de que las partidas presupuestadas sobre las que demandaban información son ya para la adjudicación. En el caso del Calatayud-Ricla y del Zaragoza-Lérida es para la adjudicación en el año 1995 del comienzo físico de obra de algunos tramos. En concreto, creo que son dos tramos, pero quiero decírselo con absoluta precisión.

El señor **PRESIDENTE:** Con todos mis respetos, Secretario General, no es culpa suya, es culpa nuestra y tal vez mía. Tenemos dos comparecientes más esperando, cumpliendo su horario. Los de fuera, los intuyo, pero no los veo. Quiero decir que, siendo muy interesante, conteste lo que pueda y, como siempre, respecto a lo que no pueda contestar, hágalo por escrito.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Creo que casi toda la información, si les parece bien a la Presidencia y a S. S., la suministraré por escrito.

Para terminar, respecto al Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, se contratarán en el año 1995 los tramos uno y dos del trayecto Calatayud-Ricla y, una vez que tengamos la declaración de impacto del Zaragoza-Lérida, trataremos de contratar cuatro tramos de ese proyecto en la provincia de Zaragoza.

Las partidas de renovación de vía y de supresión de pasos a nivel creo que son importantes, que oscilan ligeramente de un año a otro, fundamentalmente en función de la disponibilidad de proyectos, pero son programas que queremos que gocen de continuidad año tras año. Puede oscilar de 1.000 a 1.500 millones de pesetas de un año a otro, pero pretendemos mantener un programa constante de renovación de vía y un programa de supresión de pasos a nivel.

El programa de supresión de pasos a nivel incluye la supresión de 160 pasos en total, 64 en el año 1995. Le puedo dar la relación concreta y específica de dónde están ubicados estos 64 nuevos pasos y lo mismo sobre los programas de renovación de vía. Son 696 kilómetros de renovación de vía en toda España, con un total específico de diecisiete actuaciones, programa que también le enviaremos por escrito en los próximos días.

Existen algunas otras partidas menores respecto a las que S. S. demandaba información. El acondicionamiento del corredor Mediterráneo es una partida que figura también dentro de las prioridades de este año. Tengo el detalle, pero para no perder tiempo, se lo adjuntaremos por escrito. Esto es fundamentalmente lo que S. S. demandaba.

Respecto a las preguntas del señor Andréu, portavoz de Izquierda Unida, creo que el acuerdo de Consejo de Ministros, cuando la construcción del ferrocarril Madrid-Sevilla, decía exactamente Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Creo recordar que ésa era la denominación específica. Por lo tanto, no es algo que nos hayamos inventado. Además de en el acuerdo del Consejo de Ministros, está en los grandes ejes de actuación. La extensión de la línea de ferrocarril de Alta Velocidad desde Madrid hasta la conexión con la frontera francesa, pasando por Zaragoza y Barcelona, es un eje prioritario que está en los grandes ejes de actuación a nivel europeo. Por lo tanto, la actuación que se comienza este año responde a eso, y también la denominación, como acabo de informar a esta Comisión contestando a otra pregunta de un compañero suyo, la situación es que empezamos por Calatayud-Ricla y seguimos por Zaragoza-Lérida en esta actuación. Existe también una previsión para Barcelona-frontera, pero en estado de proyecto.

Baja de cercanías. He tratado de explicarla anteriormente. Es una baja relativa, estamos culminando la actuación del Plan Felipe del año 1990 y, por tanto, estamos en una fase de transición en cuanto a la planificación. Existirán nuevos programas y planteamientos, por lo que habrá nuevas reasignaciones de recursos en función de esos nuevos criterios que deben marcar los nuevos planes.

Si me disculpa S. S., no le entendí bien una última pregunta. Si le parece, en el turno posterior o ahora mismo intentaría contestársela.

El señor **PRESIDENTE:** Lo siento mucho, no habrá turno posterior. Si quiere, lo aclara ahora.

El señor **ANDREU ANDREU:** La inspección del transporte terrestre.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Está aquí el Secretario de Transporte. No es por desviar la pregunta, es que no lo sé, creo que no es un tema de la competencia de la Secretaría General, salvo que me confunda. Si es así, ruego que me disculpe S. S., pero creo que seguramente el señor Panadero podrá informar después a S. S.

En cuanto al convenio con Canarias, respecto al estado en que se encuentra el convenio, creo que ya lo he expuesto bastante ampliamente. Se está efectuando una inversión muy importante. Se trata de un esfuerzo muy significativo de los presupuestos del Ministerio el dotar con

8.500 millones de pesetas del capítulo 6 de inversiones del Estado.

Que no se entienda mal, pero no quiero dejar de mostrar la preocupación que debemos tener por el estado y la marcha de ese convenio en relación con los proyectos. Existe dotación presupuestaria, existe voluntad política de hacer carreteras en cuanto que fue la demanda y la necesidad planteada con mayor urgencia por parte del Gobierno de Canarias, lo que no existe, por lo menos con la misma celeridad a la fecha, en lo que yo puedo saber, son los proyectos correspondientes. Es necesario que se trabaje muy coordinadamente por nuestros servicios y los del Gobierno canario para lograr tener los proyectos necesarios que permitan ejecutar ese presupuesto de inversión. En concreto, este año hemos tenido dificultades importantes para gastar los 7.200 millones de pesetas en nuevos proyectos tal y como los definía el convenio y hemos tenido que transferir para actuaciones que venían ya antes de la propia Comunidad Autónoma de Canarias. Confiamos en que el año que viene puedan existir proyectos que nos permitan gastar esos 8.500 millones de pesetas.

En cuanto a las otras inversiones a las que se refería S. S., entiendo que todas ellas son inversiones del ámbito competencial del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias, por lo que desbordan ampliamente las posibilidades de inversión y competencia del Ministerio al que represento en el ámbito de carreteras y ferrocarriles.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Secretario General,

— DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE (Panadero López). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (números de expediente 212/001063 y 212/001064) Y IU-IC (número de expediente 212/001119).

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a acoger al Secretario General para los Servicios de Transporte, don Manuel Panadero.

Señor Panadero, usted es de las personas más asiduas en esta Comisión y conoce evidentemente que, cuando los horarios no se adaptan, hay que intentar concretar con la máxima precisión, de la que los diputados tienen experiencia y usted también.

A petición del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Desde el Grupo Parlamentario Popular saludamos con todo respeto al Secretario General para los Servicios del Transporte. Quiero recordar, señor Presidente, que estamos ante una comparecencia doble, ya que, conforme a lo acordado, el Secretario General debe contestar a sus cuestiones más a las que correspondan a la petición formal que hizo este Grupo del Director General de la Marina Mercante, y así consta además en la citación y en la programación.

El señor **PRESIDENTE:** Tengo que confirmar que, efectivamente, el señor Panadero tiene que contestar a la pregunta concreta del Grupo Popular que iba dirigida al Director General de la Marina Mercante; en cambio, no tiene que contestar a la del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre la Dirección General de Puertos, que será contestada por parte del Director Nacional de Puertos del Estado.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Señor Presidente, queda claro que la comparecencia del Secretario General la vamos a empezar por aquellos temas que afectan a la Marina Mercante y que este Grupo hubiera preferido habérselos formulado directamente al Director General del ramo. En relación con este asunto, nosotros entendemos que la flota mercante nacional ha ido disminuyendo rápidamente desde hace diez años y esta tendencia se ha acelerado de una forma meteórica justamente a raíz de nuestra incorporación a la Comunidad Económica Europea. Sólo en los últimos cinco años se ha pasado desde el número 17 en el «ranking» hasta el 28, con tan sólo el 0,83 por ciento del total de las TRB mundiales; sin embargo, durante este período de cinco años la flota mundial ha aumentado en un 2 por ciento, mientras que la española ha disminuido en un 40 por ciento de su tonelaje. Esta es la situación que nos encontramos a la hora de analizar los presupuestos para el año 1995. Le preguntamos: ¿Qué perspectivas hay en estos presupuestos y en el futuro respecto a la evolución de esta tendencia, que nosotros entendemos que es preocupante?

Respecto al Programa 422.M, de Enseñanzas Náuticas, a nosotros nos preocupan algunas informaciones públicas respecto a la noticia de que las titulaciones náuticas no se están dando con absoluta corrección; incluso se ha llegado a decir públicamente que las titulaciones se están vendiendo a través de ciertas academias. Ante esta situación, puesto que nosotros queremos hacer las correspondientes correcciones a las partidas presupuestarias, incluso en la parte del articulado, le pedimos que nos diga si efectivamente tiene noticias el Secretario General del funcionamiento, correcto o no, de la concesión de las titulaciones náuticas del Programa... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, señor Camisón.

Ruego a los señores Diputados y funcionarios de la Administración que, aunque entiendo su nerviosismo, por favor, mantengan un mínimo silencio, porque si no los Diputados que están en la sala, que merecen todos los respetos, y el compareciente también, no pueden enterarnos de lo que está pasando. Gracias.

Continúe, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Esa era la pregunta que le hacía respecto al Programa 422.M. La siguiente se refiere al capítulo 1 del presupuesto de la Dirección General de la Marina Mercante, en lo que afecta al personal laboral, ya que observamos también —y se ha hecho público— que personal laboral de la Dirección General está siendo enviado fuera de España. Parte de ese personal fue enviado a la entrega del último «ferry» comprado por Tras-

mediterránea, en Finlandia, e incluso otros viajes de este personal han ido al Japón. Nosotros entendemos que todo este tipo de comunicaciones con el exterior tendrían su justificación si fueran para una formación adecuada de este personal laboral, pero no la tendrían si se debieran a otra motivación menos confesable. Por tanto, le rogamos que nos dé información respecto a este capítulo 1 —si no dispone de ella ahora, nos la puede enviar—, en relación con las salidas del personal laboral de la Dirección General en los últimos cuatro años, quiénes han ido y qué coste ha supuesto esto para la Dirección General.

A la vista de lo anterior, entendemos nosotros que el interés de esta Dirección General no es la flota, y la prueba de ello es la disminución tan radical que se está apreciando y que además vemos que no se para. Sin embargo, vemos que en cuestiones que no afectan directamente a la flota, ocurre lo contrario. Por ejemplo, vemos una gran actividad en la construcción de torres de nuevos faros, cosa que creemos que correspondería más a otros departamentos del Ministerio, como podría ser el Ente Público de Puertos del Estado o la misma Dirección de Costas, o nuevos edificios en capitanía. Se da aquí una situación que no entendemos, puesto que la flota disminuye y tiene menos importancia y la construcción de faros y nuevos edificios aumenta. Además, en toda esta distribución y ejecución de obras, apreciamos —y ahora lo veremos— unas adjudicaciones que no se ajustan mucho a la transparencia que nosotros creemos que debiera existir en este tipo de obras. Por lo tanto, le pedimos —si no puede dárnoslo hoy, le rogamos nos lo envíe por escrito, incluso cambiando impresiones con la Dirección General— que nos facilite todos los detalles de adjudicación, realización y situación de las obras siguientes: el centro de Veranes, en Asturias; el edificio de 2.639 metros cuadrados dentro del recinto portuario de La Coruña; edificios situados en El Musel, de Gijón; edificios del puerto de Barcelona, colindantes con las nuevas dependencias del puerto autónomo; la ampliación del edificio de Tarifa y los edificios de Tenerife. Repito que vemos que estas adjudicaciones se ejecutan sin cumplir una normativa que entendemos nosotros que sería la adecuada. Por ejemplo, tenemos los datos de las contrataciones —que hemos podido conseguir a través de iniciativas parlamentarias, contrastados y extraídos por el propio Gobierno— de la Dirección General correspondientes al año 1993, que ahora le detallaré. Nos gustaría tener también las contrataciones del 94 y las previstas para el 95 de aquellas obras de la Dirección General por importe de menos de diez millones de pesetas. Según nuestros datos, las contrataciones del año 1993 totalizan nada menos que casi 700 millones de pesetas, dadas a dedo, en adjudicación directa, de una forma constante. Pero es que dentro de la relación se aprecian partidas como, por ejemplo, una adjudicación, por valor de 78 millones, de un modificado número 1 del edificio para la capitanía marítima y centro de control de tráfico de Gijón y, en la misma fecha y por la misma cantidad, se adjudica una obra complementaria de ésa. Da toda la impresión de que el proyecto se ha dividido en dos por razones de una preferencia de adjudicación. Quisiéramos eliminar estos indicios que aparecen en toda esta situación.

En esta lista, también nos extraña la cantidad de obras realizadas en las propias dependencias de la Dirección General. Hay una partida de 45 millones para reforma de las dependencias de habilitación de la Dirección General y otra de proyecto de la planta octava, y nos gustaría conocer en qué han consistido esas obras. Dentro de ellas, hay una que nos extraña sobremanera y es la que se refiere (sobre ésta sí que le pido el máximo de información que nos pueda suministrar; es posible que no la tenga hoy, pero le rogamos que nos la mande por escrito lo antes posible, porque va a ser necesaria para la preparación de nuestras enmiendas) al proyecto de acondicionamiento del edificio situado en la calle Rodríguez Jaén, número 2, para aposentos de diversas dependencias de la Dirección General de la Marina Mercante. ¿Qué dependencias son éstas y qué obras se han hecho allí?

Le consta, señor Secretario, que existe una dramática situación de desempleo en todo el sector de la marina mercante, que alcanza al 80 por ciento de la población activa, lo que supone más de 20.000 personas, la mayor parte de ellas pertenecientes a las provincias gallegas. ¿Hay algunas perspectivas para remediar esta situación?

Nos gustaría saber si se piensa adquirir en el año 1995 un buque SWATH por la Sociedad de Salvamento y Socorrismo y, en caso de que así sea, cuál es el importe de esta inversión que no acabamos de entender, porque no entendemos la utilidad de un barco rápido de salvamento, que nadie lo tiene, puesto que no se puede emplear en mares bravos. Asimismo, le preguntamos si la Dirección General piensa comprar un velero para aprender nuevas técnicas marítimas; no entendemos la necesidad de este tipo de adquisiciones.

Quisiéramos conocer cuántos buques que fueron propiedad de remolques marítimos se vendieron a compañías del Grupo Boluda y el importe de enajenación y año de cada uno de ellos. También queremos saber cuáles de los anteriores buques los tiene ahora fletados la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y el importe de cada uno de los fletes, en qué partida presupuestaria quedan recogidos los importes de estos fletes y dónde y cuándo se publicó el concurso para la contratación de estos fletamientos, toda vez que el artículo 98 de la Ley de Puertos exige la transparencia y los principios de publicidad en estas contrataciones.

El señor **PRESIDENTE:** La Presidencia ruega al señor Camisón que, si puede, enumere los problemas a los que pueda contestar el señor Secretario General rápidamente y los que no pueda contestar así que los conteste por escrito, pero limítese, por favor, a enumerar las preguntas concretas; hasta ahora, lo han sido, pero a ver si puede ir con un poco más de celeridad.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Lo voy a intentar, señor Presidente, pero recuerde que estamos en la primera de las comparecencias de la Marina Mercante y como entiendo que el Secretario General no tenga esos datos, los estoy diciendo para que quede constancia de que se han dicho y espero que envíe la contestación.

El señor **PRESIDENTE:** Aparte de que quede constancia de ellos, puede transmitirlos a la Mesa por escrito y se los haremos llegar al señor Panadero inmediatamente.

El señor **CAMISON ASENSIO:** En la siguiente cuestión de dotación de presupuestos de 1995 nos interesa conocer si, con destino a la sociedad de salvamento y para gestión de unidades marítimas, terrestres y aéreas y sus medios auxiliares distintos, se ha programado algo, en qué partida y con qué montante. tengo el razonamiento de esta pregunta, pero haciendo caso a la sugerencia del Presidente, no voy a dar el motivo que la liga a los presupuestos.

En relación con los temas de seguridad, que también afectan a los Presupuestos de 1995, hemos analizado en nuestro Grupo que realmente están en una situación que deja mucho que desear. Los datos que nosotros tenemos relativos al año 1991 indican una cifra alarmante de 108 muertos en un colectivo de 120.000, un porcentaje bastante más alto que el de carretera. Yo sé que en la Dirección General se había hecho alguna relación con una orden ministerial sobre las señales y carteles necesarios para poner, tanto en la flota pesquera, como en la flota mercante, como, incluso en las embarcaciones deportivas, y esto no se está cumpliendo. Preguntamos si en los presupuestos hay alguna relación a esta falta de seguridad que, incluso, fue denunciada recientemente en el informe anual del Memorándum de París, en el que quedó España en unas condiciones que no se merece en esta materia. Concretamente, le preguntamos, en cuanto a reserva de fletes para el año 1995 y siguientes, cómo se está realizando el control de reserva de fletes en nuestro país de esos años y cómo ha evolucionado dicho control.

Pasando ya a cuestiones relacionadas más directamente con la Secretaría General, la primera cuestión que debo plantearle es que en los presupuestos observamos que, en cuanto al programa 515.D, subvención y apoyo al transporte aéreo, por lo que se refiere a las actividades que especifica, fija las subvenciones para los dos archipiélagos y vemos que se sigue manteniendo una subvención de residentes en Baleares del 25 por ciento del precio del billete; los vuelos interinsulares al 10 por ciento del precio del billete. Sin embargo, cuando pasamos a Canarias es el 33 por ciento, aunque los vuelos interinsulares son los mismos, el 10 por ciento, y en Melilla también el 33 por ciento. Preguntamos los criterios del presupuesto para que en el caso de Baleares siga la discriminación; sólo es el 25 por ciento del precio del billete.

En relación con estos presupuestos, a nosotros nos preocupa el sistema de concesiones o autorizaciones administrativas de los servicios de viajeros por carretera. Incluso nuestras enmiendas se referirán al articulado del proyecto de ley, puesto que estamos viendo que se debieran evitar, a través de la correspondiente aprobación, situaciones como, por ejemplo, la dulcificación de condiciones después de conseguir la concesión o que todavía existan remanentes de concesiones dadas sin concurso, por autorización, como las que tiene Enatcar, por ejemplo, en el caso de las líneas Madrid-Granada o Madrid-Barcelona. Otra cuestión que no acabamos de entender, y que debía corregirse a través de estas articulaciones del proyecto de ley, son las demoras en la resolución de los concursos, como es el caso de la adjudicación a Servi-Bus de la línea regular de viajeros por carretera Madrid-Sevilla-Huelva-Ayamonte, que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, coincidiendo incluso con la abogacía del Estado del Ministerio, ha declarado no ajustada a derecho. Este tipo de cuestiones son las que intentamos evitar y, por tanto, queremos que nos diga qué proyectos tiene la Secretaría General para corregir estas situaciones, en orden a clarificar la postura de nuestras enmiendas.

Para terminar, señor Presidente, dos o tres cuestiones más. Nos gustaría conocer cuáles fueron los contratos de asistencia técnica, firmados en 1994, para la enajenación de instalaciones y reversión de terrenos en líneas de ferrocarriles en construcciones paralizadas y el coste correspondiente de cada una de ellas. Cuáles fueron los estudios de viabilidad y definición de sistema o plan informativo de los servicios centrales de la Dirección General de Transporte Terrestre, sus órganos periféricos y las distintas comunidades autónomas elaborados en 1994. Quiénes fueron los responsables de elaborar tres estudios, cuál fue el coste de cada uno de ellos y por qué procedimientos se adjudicaron estos estudios. Cuáles fueron los estudios de coyuntura o definición de la política de transportes elaborados en 1994; a cuánto se elevó el coste de cada uno de ellos; qué personas físicas o jurídicas los elaboraron. Esto lo hacemos en base en que creemos que estos estudios debieran hacerse, cada vez más, a través del Instituto de Estudio de Transportes y Comunicaciones.

También nos gustaría conocer la descripción del proyecto 88.23.0408 95, programa FAA, de la Federal Aviation Agency, puesto que entendemos que ésta es una agencia americana que es prácticamente privada, que no es una institución, España no es signataria y, sin embargo, figura una partida importante en este proyecto de programa FAA.

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, señor Camisón. Los temas organizativos y los temas de estudios son muy importantes, pero recuerdo, por la premura del tiempo, que lo que nos interesa es someter al compareciente a preguntas referentes al presupuesto que estamos discutiendo para el año que viene.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Señor Presidente, la inmensa mayoría de las preguntas que este portavoz ha hecho se refiere a los presupuestos de 1995 y las relaciones que he pedido referentes a futuras actuaciones o anteriores están relacionadas con las partidas de 1995, porque todo es una continuidad. No es 1995 un compartimento estanco.

Las preguntas que he hecho están relacionadas, por eso las he hecho.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene perfecto derecho a utilizar su estrategia en su exposición. Lo único que le ruego, una vez más, es que, por favor, concretemos un poco y acabemos.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Le agradezco el reconocimiento que hace a este Grupo sobre que tiene perfecto derecho a marcar su propia estrategia.

Termino con la última pregunta, señor Secretario General. Quisiéramos saber para qué se incluye un proyecto como el 92.1731.00985, implantación y explotación de relación de portes, con una dotación, creo recordar, del orden de 50 millones, cuando entendemos nosotros que es una práctica que ya está fuera de uso dentro de la política de su Secretaría General.

Esto es todo de momento, señor Presidente.

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

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

Trataré de ser lo más breve posible y, si el señor Camisón me lo permite, muchas de las preguntas —y él lo entenderá— se las contestaré por escrito, porque es materialmente imposible hacerlo de otra forma.

Recogiéndolas en orden inverso, y por facilitar las respuestas, le digo que la previsión que existe sobre la declaración de porte, que creo recordar que sigue teniendo un cierto epígrafe, sería para liquidación de compromisos presupuestarios derivados del proceso de puesta en marcha y posterior supresión de la declaración de porte.

El contrato que aparece con la FA americana, debo decir que es un contrato validado, autorizado por el Consejo de Ministros, creo recordar, entre la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio y la FA que, como su señoría conoce, es la gran autoridad aeronáutica, un poco el gran consultor y es la Agencia Federal de Aviación de Estados Unidos, que funciona un poco como gran consultor superespecializado y que realiza una asistencia técnica a la Dirección General.

El conjunto de estudios del año 1994 de la Dirección General de Transportes Terrestres, a quien, como se ha adjudicado, se lo haré llegar por escrito, porque, lógicamente, no lo conozco.

La dulcificación de las concesiones que decía su señoría no tiene repercusión en el presupuesto y le puedo decir que no hay ninguna dulcificación más que la aplicación estricta de lo previsto en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su reglamento, sobre las posibles modificaciones concesionales.

Tampoco tiene que ver con el presupuesto el retraso que evidentemente llevamos en la adjudicación de liquidación del artículo 35, que establecía en su disposición transitoria la LOT. Yo espero que se puedan resolver rápidamente. En todo caso, hay una pregunta de su Grupo, no recuerdo muy bien qué Diputado en concreto la hacía; tendrá entrada y contestación rápidamente, sin perjuicio de lo cual se lo diré.

No es cierto lo que su señoría dice sobre la demora, al menos sobre la posición de la Abogacía del Estado. Hay una sentencia del Tribunal Superior de Justicia que está recorrida en casación y, además, hasta donde conozco, con manifestación de un error cometido por el Tribunal Superior respecto al cálculo y que es en el que se fundamenta la propia sentencia cuando establece que se ha adjudicado por debajo de ochenta y no sé cuántas pesetas, en tanto que los números indican que está por arriba. Pero es otro tema que tampoco tiene que ver con los presupuestos.

El criterio del 25 por ciento para Baleares, en tanto que en los otros casos es el 33 por ciento, excepto los interinsulares del 10 por ciento, es un elemento que viene de la regulación de este tema, que no procede de esta ley de presupuestos, sino de una regulación específica que tiene que ver con una cierta evaluación del coste de distancia respecto al total. En ese sentido, tiene plena coherencia que sea mayor en Canarias que en Baleares. El caso de Melilla es singular en cuanto a la dificultad de accesos directos con el resto de la península.

La reserva de fletes, como su señoría sabe, tampoco tiene que ver con los presupuestos. Se deriva de los acuerdos comunitarios de liberalización y la reserva de fletes que existía de los Estados miembros está, no sé si afortunada o desafortunadamente, fuera de uso y de validez legal.

Respecto a carteles y señales y su no adecuación en los buques, es algo que nos han señalado en alguna reunión, y hemos trasladado instrucciones a la Inspección de Marina Mercante para garantizar que, efectivamente, en las inspecciones se tenga especial cuidado en que esta señalización exista a los efectos de que, ante cualquier incidencia, puedan cumplir su papel. En el Memorándum de París, en el control de estado en puerto, puedo decirle que cualitativamente hemos dado un salto muy importante, que en estos momentos nos movemos en la cifra que señala este Memorándum, como tentativa y creo que así se reconoció en la última reunión de Copenhague de los Ministros signatarios de este memorándum.

La previsión que existe para Sasemar, que es la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, para la contratación de todo este tipo de unidades, figura en el presupuesto, concretamente en la documentación correspondiente a esta sociedad, y es aproximadamente de unos 7.349 millones de pesetas. Se lo digo de memoria, porque lo tendría que buscar y por la urgencia de tiempo le ruego que tome este dato como aproximado, en poco me equivoco, pero se lo daré exacto. Esto es la transferencia de los presupuestos para financiar toda la estructura de funcionamiento operativa de gasto corriente de las unidades de salvamento, de los helicópteros, de los centros, etcétera, de esta Sociedad.

Lo que me plantea de remolques marítimos lo desconozco. Tampoco creo que tenga ninguna repercusión directa en el presupuesto. Transferencia de buques a Boluda «offshore». Yo, por lo menos, lo desconozco. En todo caso, le enviaría los datos. También le enviaré los datos que en este momento existen de las unidades que tienen contratos, que están pendientes de renovación mediante concurso público entre Sasemar y las empresas que estén interesadas en prestar estos servicios.

En relación al velero, evidentemente no existe ninguna previsión; no figura tampoco en el Plan Nacional de Sal-

vamento, que creo que su señoría conoce —si no es así, se lo haré llegar—, y, efectivamente, yo he visto por ahí datos de que hay una persona o personas que plantean como conveniente que por parte de la Sociedad de Salvamento se financiara un velero para las enseñanzas náuticas civiles. Sin negar que todo puede ser deseable, me parece que no está en la lista de las prioridades. No existe ninguna previsión por parte de la Sociedad de Salvamento de unidades para su explotación directa; existe un planteamiento, en su caso, de contratación de servicios, como ya le he señalado anteriormente.

Supongo que el acondicionamiento de este edificio que usted dice es para la sede de la sociedad estatal, me suena que puede ser esto. De todas formas, de este edificio en la calle Rodríguez Jaén, le daré la información por escrito. Todas las obras de la sede de la Marina Mercante, Ruiz Alarcón, son simplemente para ganar espacio y, en definitiva, tratar de sacar el máximo aprovechamiento en metros cuadrados al edificio. También le enviaré toda la documentación, como todo lo de contratación de torres de control, etcétera, de lo que hay una pregunta de un compañero suyo, el señor Fernández de Mesa, creo recordar, con un contenido similar, y se ha enviado la contestación. De todas formas, le enviaré todos los datos que usted me solicita, entre ellos, estos contratos de menos de 10 millones; desconozco las cifras que usted cita y, desde luego, me extraña mucho los de esos 700 millones.

En todo caso sí querría matizar un elemento. Adjudicación directa no tiene nada que ver con adjudicación a dedo. Adjudicación directa puede ser, y se lo digo sobre mi propia experiencia administrativa, que, en contratos por debajo de un cierto nivel, en vez de anunciarse en el «BOE», se puede hacer una invitación, a lo mejor, a las veinte empresas que se han estado presentando a ese tipo de concursos: «de facto» es un concurso con un sistema de tramitación especial, que no tiene nada que ver con la adjudicación a dedo con carácter general.

Referente al personal laboral que usted me dice y sus gastos, buscaré los viajes que hayan hecho. Desconozco esto que usted dice, que se hayan realizado viajes de este tipo; en todo caso, supongo que algún personal laboral al servicio de la Administración pueda haber sido invitado a un acto de botadura de un barco por parte de algún armador, puede ser que se haya producido, pero normalmente no es con cargo a los presupuestos.

Usted habla de un tema que desconozco. Creo que no guarda relación directa con el capítulo del presupuesto. Lo que usted señalaba de las titulaciones náuticas que se venden en academias. Tomo nota para realizar las pertinentes indagaciones sobre estos supuestos rumores. Como usted conoce, existen unos exámenes; las personas interesadas en la obtención de unos determinados títulos, normalmente de náutica deportiva, se preparan en aquellas academias o centros que estiman pertinente tienen que pasar el correspondiente examen y, como es obvio, sólo obtienen la titulación en la medida en que superan las pruebas que realiza la Administración a través de la Dirección General de la Marina Mercante. En modo alguno, creo que exista ningún tipo de tratos extraños ni situaciones de este tipo. Las desconozco en absoluto. Supongo que cuando S. S. se hace eco de estos posibles rumores, algún elemento tendrá. No se preocupe que indagaremos cualquier elemento que pueda existir, aunque me atrevo a anticiparle que carece de toda base.

Hacía una referencia a la singularidad de la Dirección General de la Marina Mercante con la disminución de la flota de marina mercante. Hay que tener presente que Marina Mercante, de forma muy sintética, es la Administración competente sobre lo que podríamos entender la flota mercante, que se encuentra en una situación de disminución; también con lo que podría denominarse la flota pesquera, que, evidentemente, no se encuentra en sus mejores momentos; asimismo con lo que puede denominarse la flota de recreo y deportiva que tiene, afortunadamente, porque tiene que ver mucho con los niveles de renta de nuestro país, un crecimiento importante y que genera una gran carga administrativa, de inspección, de exámenes, de control, etcétera, sobre la Dirección General.

Además, son también facultades y competencias de la Dirección General lo correspondiente a la protección del medio ambiente marino, lo referente a la protección de la vida humana en el mar y a la seguridad, en sentido amplio, en definitiva, de las flotas. En un país con tan amplias costas como las españolas, aunque no hubiera un solo buque mercante español, aunque no hubiera un solo buque pesquero español y aunque no hubiera un solo buque deportivo español, habría cantidad de buques que pasarían por nuestras riberas marítimas y que harían necesario el mantenimiento de una red de control, de seguridad y de salvamento, que es también una de las funciones de la Marina Mercante que, como S. S. conoce, se instrumenta básicamente a través de la Sociedad estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

Por tanto, hacer una correlación entre el tamaño de la flota de marina mercante y el tamaño de la administración marítima me parece que no es adecuada.

Preguntaba S. S. qué medidas existen en estos presupuestos para contener la caída de la flota mercante. Lo referente a la caída de la flota mercante hay que verlo en una perspectiva que trasciende nuestras fronteras, en una perspectiva comunitaria y en una perspectiva de mercados abiertos, que está produciendo un corrimiento del abanderamiento de los buques hacia registros más flexibles.

Ese es un fenómeno que se ha dado históricamente en todos los países, de tal forma que el último movimiento que se ha producido en nuestra flota mercante, si bien ha disminuido la que está en pabellón español, sin embargo, considerando la de pabellón español con la que se encuentra en otros pabellones, ha mantenido en estos últimos años un nivel de equilibrio frente a la caída total que existía en estos años. Es simplemente una normalización en la distribución entre pabellones de nuestra flota, puesta en comparación con lo que puede ser la británica, la danesa, la alemana, la holandesa o la de cualquier otro país.

Yo creo que se ha contenido esa caída y espero que por la vía de las medidas de flexibilidad complementaria que introducía la Ley del Registro Económico y Fiscal de Canarias, que tenía medidas con reflejo en los presupuestos,

se pueda ir creando una base que establezca al menos la posibilidad del mantenimiento y el crecimiento de una flota con pabellón español.

En todo caso, quiero significarle que lo fundamental, al menos así opinan todos nuestros socios comunitarios, es la existencia, por encima del propio pabellón nacional, de una flota de control de los nacionales de este país. Ese es el objetivo básico que tenemos. En primera instancia, en estos últimos años, hemos conseguido parar este proceso de desaparición, no sólo de la flota de pabellón nacional, sino de la flota controlada por nacionales españoles, estabilizando esa flota. Yo espero que de cara al futuro, en este contexto de ayudas de mayor flexibilidad y mayor capacidad operativa que concede a los navieros españoles, homologándolos con sus competidores europeos, la Ley de Puertos y Marina Mercante nos permita dar solución a esos temas.

He pretendido, señor Presidente, señorías, atendiendo al horario que llevamos, dar una respuesta muy sintética, casi de flash, contestando a los aspectos que SS. SS. habían expuesto en temas específicos. Todo lo que es cuantificación de datos se lo enviaré tan pronto disponga del «Diario de Sesiones», aparte de poder ir trabajando, con las notas que he tomado, en la obtención de estos datos.

Espero que con la información que le suministraré, tenga usted elementos suficientes para convenir en el acierto, al menos tengo esa esperanza, de las partidas presupuestarias y las actuaciones que hemos hecho. Es una esperanza y no tenga duda de que el principio de «Luz y taquígrafos» es algo que comparto absolutamente respecto a la información a los señores parlamentarios para el control de la Administración.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Panadero, por su brevedad y por su compromiso de mandar por escrito toda la información.

A todos los comparecientes les hemos dicho que tienen un plazo máximo de 72 horas para enviar la documentación y que podamos analizar los presupuestos adecuadamente y, en consecuencia, poder presentar enmiendas. Se lo recuerdo, porque usted ha dicho que en brevedad y le manifiesto que el acuerdo de la Comisión ha sido que deberá enviarse en 72 horas: tiene tres días para poder aportar esa información; seguro que la va a suministrar sin ningún tipo de problema y el señor Camisón podrá utilizarla con perfecta eficacia, de cara a la contribución parlamentaria que es habitual en él.

— DE LA PRESIDENTA DE RENFE (SALA I SCHNORKOWSKI). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS: POPULAR (número de expediente 212/001071); IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 212/001121) Y MIXTO-UNION VALENCIANA (número de expediente 212/000982).

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, recibimos a la Presidenta de Renfe, doña Mercè Sala.

Buscando la eficacia, sin más preámbulos pasamos a solicitar las preguntas de los grupos demandantes.

En concreto, por parte del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Desde el Grupo Popular saludamos con todo afecto a la señora Presidenta de Renfe en esta comparecencia relacionada con los presupuestos.

Nosotros, respecto a esta empresa pública, a la hora de analizar el presupuesto nos encontramos con una gran dificultad: por un lado tenemos el proyecto de ley que estamos debatiendo, por otro lado tenemos, y muy reciente, el contrato-programa, y tenemos, además, la aprobación del nuevo estatuto de Renfe. Al intentar compaginar estos tres documentos nos encontramos con una serie de incoherencias que nos impiden hacer un seguimiento del presupuesto acorde y con cierta coordinación de ideas. Por eso hoy intentamos que la señora Presidenta, que conoce perfectamente los tres documentos —incluso será autora de ellos—, nos explique estas incoherencias que nosotros apreciamos.

En el contrato-programa se indica que el Plan Director de Infraestructura es el mecanismo de planificación de los diferentes modos de transporte contemplados en su forma integral, intermodal, pero nosotros entendemos que no, puesto que a la hora de ver qué reparto se hace entre los diversos modos se ve que falta un plan de transporte que analice las demandas de cada uno de los modos o incluso los costes externos de cada uno. Por ejemplo, en ninguno de esos estudios aparece el coste externo a favor de Renfe que supone su menor aportación a la polución. Lo que ha ocurrido con los estudios es que se superponen uno detrás de otro sin la debida coordinación. Por ejemplo, solamente se incluye en el contrato-programa la evolución del IPC y de los tipos de interés, pero no encontramos por ninguna parte, ni en el contrato ni en los presupuestos, la influencia que tendrá en este contrato la evolución del comportamiento del PIB, puesto que de él va a depender toda la actividad económica y, por tanto, todo el desarrollo del transporte. Es decir, que si el PIB cae, todas las previsiones del presupuesto o del contrato se vienen abajo, o si se disparan, que sería lo deseable, va o ocurrir exactamente lo mismo.

Contradicción semejante encontramos cuando estudiamos a fondo todo lo tratado respecto al saneamiento de la deuda de Renfe asociada a las unidades de negocios que el contrato prevé para cinco años en un conjunto que suma unos 110.000 millones de pesetas como tope máximo, pero siempre que la amortización esté condicionada a que las referidas unidades obtengan resultado positivo, si no no es posible y se nos vendría abajo. Con esta limitación, con este paso marcado, resulta que para amortizar la deuda de Renfe serían necesarios más de 30 años, con lo cual se ve que es imposible coordinar un poco esta situación. La impresión que nos da es que piensan que el que venga detrás que lo solucione.

En cuanto a la rentabilidad del contrato, que el proyecto de ley complica aún más, vemos que se mide con el deno-

minado coeficiente de cobertura, que es la relación ingresos/coste en tantos por ciento para cada unidad de negocio, fijado de acuerdo con un cierto porcentaje hasta el año máximo, 1998, y que, por tanto, afecta a 1995, que es lo que hoy nos ocupa. Nosotros le invitamos a que compare estos coeficientes establecidos en el contrato con los que usted mostró recientemente con el plan estratégico, que se presentó con bastante parafernalia fuera de esta Cámara y en esta Cámara, y vemos que en dos o tres meses ha habido un cambio radical. Vemos que, por ejemplo, en la unidad de cercanía este coeficiente era para el plan estratégico un 65 por ciento y en el contrato-programa baja al 56 por ciento, y esto tiene una repercusión de 7.000 millones de pesetas. Algo parecido podíamos decir de los regionales, de los de largo recorrido, de cargas, de transporte combinado y de paquetería. En total, una diferencia en millones de pesetas de más de 23.000 millones. Nos encontramos otra vez con el riesgo de una gran imprevisión a la hora de fijar las partidas y nos tememos que estamos ante un caso parecido a cuando se aprobó el PTF, que a los tres o cuatro meses de aprobarlo se quedó absolutamente obsoleto.

Algo parecido ocurre si analizamos las tarifas que va a aplicar Renfe, puesto que vemos que, estudiadas con detenimiento, muchas de ellas rebasan el aumento correspondiente al IPC, y lo mismo ocurre en cuanto a la variación de los tráficos perdidos, como puede ser, por ejemplo, todo lo que afecta a cercanías en cuanto a combustibles líquidos, a carbones, incluso al propio transporte de correo.

Esta falta de concreción también afecta al estatuto, aprobado este año y concordante con los otros dos documentos, con el documento y con el presupuesto, porque, de acuerdo con la aprobación, vemos que el Gobierno no ha especificado todavía los servicios que comprende la red nacional integrada citada en el artículo 155 de la LOT, de forma que sigue estando vigente la disposición adicional que dice que en tanto no se determine esto se considerarán comprendidos en esta red todos los servicios de Renfe. Así estamos; no se ha hecho esa especificación y, por tanto, el nuevo estatuto de Renfe consagra ya de forma expresa la negación de la libre concurrencia de acceso a la explotación por parte de nuevas compañías ferroviarias o de otros usuarios y, por consiguiente, la explotación de las líneas, que forma parte de la red nacional integrada, se efectuará exclusivamente por Renfe, con carácter unitario, porque no ha definido todavía las que comprende. En esta situación vemos que no hay manera de entenderse, puesto que al final tendrán acceso, si es que lo tienen, los que decida Renfe. Nos gustaría que nos explicara esta contradicción genérica.

Yendo a temas más concretos, nos gustaría saber si la señora Presidenta confirma que Renfe está gastando a lo largo de este año, y se propone hacer algo parecido, en liberales sindicales nada menos que 2.700 millones de pesetas; son unos 600 ferroviarios que trabajan para las centrales y que disponen de 1,2 millones de horas exentas de servicios. No entro a valorar, no hago una valoración del hecho, sino que quiero conocer si es así para nuestros cálculos de enmienda; y repito que no entro en la valoración.

El señor Ministro ha hecho en este Congreso recientemente la revelación de que se propone iniciar, durante 1995, las obras ferroviarias que conduzcan al enlace con Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, que de algo nos suena. Incluso ha fijado el importe de la obra en 13.000 millones de pesetas y la Comunidad Autónoma de Madrid no tendrá que poner ninguna financiación puesto que todo se hará a través del Estado central. Nos gustaría que nos confirmara este hecho que tanto importa a la zona norte de Madrid.

Usted, señora Presidenta, sigue insistiendo, cuando hablamos de los 350.000 millones que supone el déficit de Renfe, en hacer la separación de los 50.000, que son los únicos que tiene que pagar Renfe, y los 300.000, que es lo que debe amortizar el Estado. Nosotros no le damos tanta importancia a eso, porque realmente es un aspecto contable que nos da lo mismo que esté en una columna o que esté en otra. Para nosotros lo importante, lo grave es que el déficit y la deuda se han disparado durante el último decenio. Ahora no se arregla el tema cambiándolo de renglón en la anotación. Por tanto, en esta partida nos gustaría que nos clarificara a final de 1993, a la fecha actual, a final de 1994 y las previsiones de 1995, en qué quedan finalmente las partidas del déficit de Renfe y de la deuda de Renfe. Quisiéramos conocer estas partidas con detalle, así como también las partidas de ingresos que se esperan en el año 1994 y las previstas para 1995. Me imagino que no las tiene aquí, por lo que le decimos, igual que a otros comparecientes, que nos las puede mandar, lo mismo que a cuánto ascienden los ingresos por tráfico. Y a la vista de la experiencia que le había explicado de otros planes y de otros contratos-programa, le preguntamos si en cuanto afecta al presupuesto su ejecución y su adaptación a las previsiones del proyecto de ley se van a mantener o va a empezar a ocurrir como cuando se aprobó el contrato del PTF.

Nos gustaría conocer también las partidas que se han obtenido por Renfe por enajenación de propiedades que no son actualmente utilizadas o cómo nos justifica, por ejemplo, que Renfe reconozca como propiedad los terrenos, por poner un ejemplo, de la antigua estación de Renfe en Ciudad Real; que reconozca que parte de esos terrenos pertenecen a determinadas centrales sindicales.

Nos gustaría saber, dentro de los conocimientos que Renfe tenga en su organización de inversiones, de acuerdo con lo que tiene previsto el Ministerio, si los pasos a nivel, que tanto van a influir en la marcha de la explotación de Renfe, van al ritmo que la empresa quiere o realmente van demasiado lentos; lo mismo que las inversiones previstas del plan de transporte de cercanías en Madrid, en Barcelona, en Valencia y en el tramo Oviedo-Gijón.

De momento, señor Presidente, es lo que tenía que plantear a la señora Presidenta de Renfe.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Andreu Andreu, don Jerónimo. **(Pausa.)** No encontrándose presente, tiene la palabra al portavoz del Grupo Mixto, Unión Valenciana, señor Chiquillo.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** En primer lugar, deseo agradecer la presencia de la Presidenta de Renfe, la señora Sala.

Está claro que por las aportaciones anteriores de altos cargos que le han precedido, en particular el Secretario General de Infraestructuras de Transportes Terrestres, se han dado unas grandes cifras, por lo que me gustaría, siendo conciso por el tiempo que llevamos y por la brevedad que desearía tuviera mi intervención, ir directamente al grupo y hacerle unas preguntas puntuales sobre las que desearía que la Presidenta de Renfe me mostrara con claridad su postura como Presidenta de la empresa pública. En primer lugar, ¿cuál es la posición de su empresa respecto al inicio de las inversiones en el parque central de la ciudad de Valencia?

En segundo lugar, usted conoce que la Comunidad valenciana es una de las que mayor número de pasos a nivel tiene del Estado español y me gustaría conocer cuántos se suprimieron en 1994 y cuántos querría su empresa que se suprimieran en el año 1995. Los pasos a nivel de Alboraya, en Castellón, Villarreal, etcétera, ocasionan graves problemas de tráfico y tristes accidentes.

También me gustaría conocer cuál es la opinión de la empresa, y en particular de su Presidenta, sobre la conveniencia de la alta velocidad en el corredor mediterráneo, sobre las prisas, la necesidad y la premura en las inversiones para concluir dicho corredor mediterráneo y la posibilidad de que no sólo llegara de Barcelona a Valencia y Madrid, sino que incluso tuviera la posibilidad de llegar a Alicante por la importancia turística que ello representaría para la provincia de Alicante. También quisiera saber si existe algún tipo de estudio realizado por los técnicos de su empresa relativo a la rentabilidad del trazado de alta velocidad por el corredor mediterráneo.

Asimismo me gustaría conocer si hay algún tipo de proyecto o estudio elaborado por su empresa sobre enterramiento de vías en el ámbito territorial de la Comunidad Valenciana. Usted es conocedora de la reivindicación secular de soterramiento de vías en los centros urbanos de Alfafar, Sedaví, Benetússer, Massanasa y Silla y los problemas que acarrean a la ciudad de Castellón.

En lo referente a la gestión económico-financiera de la empresa, me gustaría conocer los resultados que se prevén y si se arroja en la cuenta de resultados la explotación del área Sevilla-Madrid del año 1994 y las previsiones para el año 1995.

Si las informaciones publicadas se ajustan a la realidad, el déficit de Renfe supera los 300.000 millones. Quisiera saber si tiene pensado la empresa realizar algún tipo de recorte en lo que se refiere a los sueldos de los directivos y altos cargos que, en más de un centenar, asciende a algo más de 1.000 millones de pesetas.

En último lugar —algo que se ha comentado por mi predecesor—, en el Plan de transporte de cercanías de 1995 ¿cuáles son las inversiones que usted piensa que requiere la red de cercanías de la ciudad de Valencia?

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la Presidenta de Renfe, doña Mercè Sala.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala y Schnorkowski): Buenas tardes, señores Diputados.

Intentaré contestar a las preguntas que me ha formulado el señor Camisón, si algunas las he logrado entender debidamente. Es verdad que normalmente, cuando vemos tantos documentos y números, cuesta encontrar, sobre todo para un diputado que tiene muchas otras responsabilidades, por qué parece a veces que se producen algunas incoherencias.

Respecto a la primera, creo que me dice que hay una incoherencia entre el contrato-programa y el Plan Director de Infraestructuras, en la medida en que el Plan Director de Infraestructuras falta el análisis de las demandas de los modos. El Plan Director de Infraestructuras lo ha hecho el Ministerio y creo sinceramente que se ha hecho un análisis de la demanda de los modos para realizar todas las expectativas que hay sobre el Plan de Infraestructuras. En todo caso, creo que el responsable en el Ministerio es el Secretario de Estado de Infraestructura y Planificación Territorial, no sé si se llama así, no me acuerdo, concretamente el señor Zaragoza. Por tanto, ni mi empresa ni mi equipo ni yo misma hemos elaborado el Plan Director de Infraestructuras.

El Plan Director de Infraestructuras influye en el contrato-programa de Renfe en la medida en que nosotros, que somos una empresa prestadora de servicios de transporte —cosa que queda muy claramente definida en el Estatuto de Renfe y aún más claramente en el contrato-programa que por lo que he visto usted conoce—, como empresa de servicios de transporte utilizamos el Plan Director de Infraestructuras para saber cuáles van a ser las nuevas infraestructuras que se van a poner en funcionamiento en el período 1994-1998, recibirlas, mantenerlas y poder hacer que circulen los trenes por esas infraestructuras. Esta es nuestra implicación en el Plan Director de Infraestructuras.

Por otra parte, los datos del contrato-programa —después le demostraré cómo son exactamente— están en el plan estratégico que tuve oportunidad de explicar a la mayoría de los Diputados aquí presentes. El Plan Director de Infraestructuras es para saber cuál es la infraestructura ferroviaria en el período. A su vez, los planes de servicios de transporte, en cada unidad de negocio, se realizan de acuerdo con los estudios previsibles de la demanda de cada uno de los sistemas de transporte. La demanda de cercanías se ha realizado para cada uno de los núcleos que hay en cercanías, utilizando sistemas de análisis de la demanda; la demanda de servicios regionales, igual; la demanda de largo recorrido, igual; la demanda de mercancías, etcétera. Incluso les expliqué por qué creíamos que podía haber un crecimiento del transporte de mercancías superior al que había existido en los últimos años. Creíamos que era básicamente porque hay una transformación del sistema de negocio en el que nosotros estamos operando. Puede ser que tenga una cierta correlación con las previsiones del producto interior bruto, pero es que en el tema de mercancías, por ejemplo, nosotros pretendemos obtener más cuota de mercado de la que estamos teniendo en estos momentos, no sólo en el mercado interior sino también en el mercado internacional.

En cuanto a los servicios de viajeros, nuestro plan está analizado demanda a demanda (cercanías, regionales, largo recorrido, AVE, largo recorrido por corredores), teniendo en cuenta nuestra situación en cada corredor, teniendo en cuenta los otros modos de transporte que circulan por ese corredor y sabiendo cuál es nuestra capacidad de competir en precios y en prestación de servicios en cada uno de ellos. Por tanto, el plan ha estado realizado en base a importantes estudios de demanda. La influencia que tiene en todo ello el producto interior bruto es un dato; es un dato que se puede analizar, pero yo creo que hay muchos más datos, además del producto interior bruto, que son los relativos al comportamiento, a la movilidad de los ciudadanos en cada uno de los casos, de acuerdo con las condiciones en las que se pensaron distintos modos de transporte. Por tanto, no acabo de entender que pueda haber una incoherencia con el comportamiento del PIB, ni soy yo la que tengo que opinar si el PIB va a crecer o a disminuir. Yo creo que, dadas las circunstancias y la información que recibimos incluso de organismos internacionales, el PIB va a crecer, por tanto es lógico que sobre todo nuestros servicios de mercancías, ya sólo por eso, puedan crecer. Pero crecerán por más cosas; crecerán porque lograremos competir con otros sistemas. Ya lo estamos haciendo. Este año estamos creciendo en nuestros ingresos por mercancías a un ritmo del 6,2 por ciento hasta el mes de septiembre en relación al mismo período del año anterior.

Respecto al saneamiento de la deuda he de decir que el Estado se hace cargo en el contrato-programa de la deuda histórica de Renfe, de la deuda que corresponde a incumplimientos en cuanto a sufragar los gastos en los que ha incurrido históricamente la empresa para su explotación. Por otra parte, el contrato-programa considera aparte —y ya hablaré de ello— lo que es la deuda debida a las inversiones que ha venido realizando y que tiene que realizar la empresa. Como usted conoce el documento sabe que en el contrato-programa figuran unas cantidades anuales para sanear la deuda histórica. El resto de la deuda, la debida a inversiones, está contemplada en cada una de las unidades de negocio, en la medida en que está contemplada la amortización de las inversiones y en la medida en que los intereses financieros están contemplados en cada una de las unidades de negocio. Apunte esto, que en las unidades de negocio una diferencia entre contrato-programa y plan estratégico es que en este último no habíamos puesto, en cada unidad de negocio, los intereses financieros derivados de los activos de cada una de ellas, porque en estos momentos tenemos los activos de cada unidad de negocio. Cuando les expliqué el plan estratégico les decía que todos los intereses financieros están en una sola partida, tanto los debidos a deuda del Estado como los debidos a inversiones realizadas por las unidades de negocios. Cada unidad de negocio tiene su balance y sobre los activos de ese balance se han aplicado los intereses de la deuda; están todas, incluidas tanto las de gestión de infraestructura como las de servicios de transporte.

En cuanto a la deuda del Estado, la reconocida por el Estado, hay una cantidad cada año para ir amortizándola. Además, al final del período esta deuda habrá disminuido, al igual que la deuda debida a las inversiones de las unidades de negocio. Usted ha hecho cálculos y ha dicho que al ritmo que esto va puede ser que se tarde 30 años en pagar toda esta deuda. Puede ser. Piense que en cuanto a las inversiones es una empresa que acostumbra a amortizar la mayoría de sus activos a períodos que van entre 25 y 30 años; este tipo de inversiones (mantenimiento e infraestructuras) se amortizan en general en 25 ó 30 años y los trenes, que son las grandes inversiones que tiene y que ha tenido históricamente esta empresa, también se amortizan en 25 ó 30 años. Por tanto, no encuentro que sea un tema tan preocupante, aparte de que el Estado nos va amortizando la deuda que reconoce como tal deuda del Estado. Ustedes lo pueden mirar en el documento, creo que está en las páginas 11 y 12. Por tanto, eso es una opinión, sinceramente. A usted le parece mucho y yo le doy razones por las cuales creo que no lo es. Por suerte, la economía no es una ciencia exacta y es una ciencia opinable.

Respecto a la comparación de los coeficientes de cobertura con los del Plan estratégico, las cuentas que presentamos en éste no incluían, en cada unidad de negocio, ni los intereses financieros derivados de las inversiones de las unidades de negocio, de las que ya tienen hechas, y por tanto están en su activo, y de las que van a tener en el período, ni los gastos comunes. Si mira los anexos del contrato-programa, donde están cada una de las cuentas de las unidades de negocio, verá que aparecen dos renglones nuevos, lo que se llaman gastos comunes y lo que se llaman gastos financieros estructurales. ¿Por qué hemos hecho esto? Porque de esta manera en el contrato-programa cuadran totalmente todas las cifras de Renfe. Por tanto, es evidente que cambian los coeficientes de cobertura, pero todas las demás cifras —le invito a que las veamos de una en una— son exactamente las mismas que las que figuraban en el Plan estratégico. Por consiguiente, los ingresos son los mismos que los del Plan estratégico, y en los gastos se introducen, en cada unidad de negocio, los gastos comunes y los gastos financieros, de forma que la Renfe, toda ella, es como una gran matriz donde se suman todos los gastos y todos los ingresos de todas las unidades de negocio, más la deuda del Estado, y esto es lo que da la cifra total. Esta matriz se ha cuadrado a través de la discusión del contrato-programa. En el Plan estratégico no conocíamos qué tratamiento le íbamos a dar a gastos comunes y a gastos financieros estratégicos. Una vez discutido el tema con el Ministerio de Hacienda y con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente se ha cuadrado. Incluso en el anexo I figuran las cuentas totales de la empresa y cómo quedan totalmente cuadradas. Repito que Renfe es una gran matriz donde todo cuadra. Eso es lo que explica las diferencias. Lo que pasa es que hay que hacer los números. Se lo enviaré por escrito para que vea que lo que le estoy diciendo es totalmente cierto. No hay ninguna incoherencia con el Plan estratégico.

Tarifas superiores a IPC. Esto ha llamado la atención a alguien cuando han hecho los cálculos del crecimiento que puede haber en tarifas en cercanías. En el servicio de cercanías, como pueden haber comprobado, pasan a ser precios comunicados, y en estos momentos estamos traba-

jando en varios grupos. Por una parte, parece lógico que los precios de cercanías sean iguales o parecidos a los de otros sistemas de transporte público en las ciudades en las que operamos, por tanto, es nuestro objetivo igualarnos a los precios en Madrid y en Barcelona, donde en estos momentos la Renfe es más barata. Si quiere ir en Madrid —se lo recomiendo— por el túnel que va desde Chamartín a Nuevos Ministerios o a Atocha, comprará un billete más barato que si utiliza el Metro en esa distancia. Lo mismo le ocurrirá a un ciudadano de Barcelona que utilice el ferrocarril de Renfe en vez del Metro en la misma distancia. Lo mismo ocurre con otros modos de transporte, autobuses, etcétera. Por tanto, vamos a integrarnos en consorcios y a buscar una política tarifaria única, que nos va a llevar, en algún caso, a igualarnos, a no ser que ellos decidan rebajarlo, en cuyo caso ya lo hablaremos con ellos. Pero el cálculo está hecho sobre la base de que difícilmente el Metro de Madrid va a disminuir sus precios.

Otro tema relacionado con este incremento. Estamos en estos momentos iniciando un buen trabajo, ir cerrando las estaciones para evitar que haya personas que puedan entrar sin pagar. Creemos que de esto se va a sacar también algún incremento de precios que se producirá para ir en consonancia con el resto de servicios de modos de transporte público en cada una de las áreas metropolitanas en las que estamos trabajando. No creo que éste sea un tema que nos preocupe; deberíamos estar preocupados por cómo el *Metro* de Madrid es tan caro con relación a Renfe.

Respecto a lo que usted entiende que hay cierta incoherencia con el Estatuto y está en el tema de la red nacional integrada, tengo que decirle que hubiera debido aprovechar la ocasión para planteárselo, porque lo domina y lo conoce mucho mejor, al señor Panadero, que se acaba de ir; hubiera sido mucho mejor. En el momento que se aprobó el Estatuto, todos los juristas —todos— dijeron que el Estatuto se adaptaba a la directiva comunitaria que permite la libre concurrencia de otras empresas de transporte por las redes españolas. Yo me remito a juristas, porque ellos son los que entienden y tenemos sus informes. La verdad es que en estos momentos tenemos aún sobre la mesa —ya lleva mucho tiempo— la solicitud de una empresa privada, que es la única empresa que se ha presentado en toda Europa. He estado últimamente en un seminario y he podido comprobar que en ningún país de Europa se ha presentado aún una empresa privada a pedir que se haga un transporte ferroviario de mercancías, sólo se ha presentado una en España, y estamos ultimando cómo se pueden establecer las condiciones mediante esa libre concurrencia. Esto lo he oído hace pocos días en un seminario que ha habido en Berlín sobre este tema. Esto en cuanto a los temas más generales.

Temas más concreto. Gastos de Renfe en liberados sindicales. Le mandaré por escrito las cifras reales; han salido publicadas. ¿Por qué existen? Existen, básicamente, por dos razones. Por una parte, porque se cumple lo que dice el Estatuto de los Trabajadores, y, por otra, porque en convenios colectivos anteriores, que son la manera de negociar con los sindicatos, se ha ido acordando con cada uno de los sindicatos este, digamos, sistema de funcionar, que es el que tienen la mayoría de las empresas. Imagino que si preguntamos cuánto cuestan los liberados sindicales en todas las grandes empresas del país, también nos llevaríamos un susto, sean empresas públicas o privadas. Como digo, una parte se deduce del Estatuto; otra, se deduce de la concertación con estas centrales. Le mandaremos las cifras.

En cuanto a las obras de San Sebastián de los Reyes y de Alcobendas, tengo que decirle que es función del ministerio. La Renfe, y en el contrato-programa queda ya totalmente claro, es una empresa de servicios de transporte y de gestión de la infraestructura que ya está hecha por el Estado. La Renfe no construye nuevas infraestructuras. No hay ni una sola referencia en todo el contrato-programa, ni la habrá en ningún presupuesto, a la construcción de nuevas infraestructuras por parte de Renfe. Por tanto, no le puedo contestar concretamente en este tema; sé lo que me llega del ministerio.

Por lo que se refiere al déficit de Renfe, mandaremos las cifras. De todas formas, vuelvo a repetir: a usted le parece un cálculo contable, a mí no me parece un cálculo contable que, en la filosofía que tenemos del contrato-programa, el Estado asume los costes de gestión de infraestructuras. ¿Por qué el Estado asume los costes de gestión de infraestructura? Muchas veces lo he dicho: por la sencilla razón de que asume los costes de gestión de la carretera. La gestión de la infraestructura del ferrocarril equivale a la otra carretera. Sí, pero —a veces, con algunos empresarios privados de transporte se ha tenido la discusión— parece que se da más dinero a la infraestructura ferroviaria. Probablemente. ¿Por qué? Porque el ferrocarril contamina menos y hay que potenciarlo, no sólo contamina menos desde el punto de vista de polución, sino también desde el punto de vista acústico; porque el ferrocarril contribuye a la descongestión en la entrada de las grandes ciudades; y porque el ferrocarril tiene un bajo índice de accidentabilidad. Se ha dicho más de una vez que en la carretera la accidentabilidad se tiene interiorizada, porque la pagamos con nuestro seguro; pero, aunque en la carretera paguemos con nuestro seguro la probabilidad de tener un accidente, la accidentabilidad es mucho mayor. Por tanto, el Estado, en el contrato-programa, apuesta por dar un soporte a toda la infraestructura ferroviaria, debido a estas grandes ventajas de externalidad que tiene el ferrocarril sobre los otros modos de transporte. Primera razón.

Segunda, en el contrato-programa está claro también; el Estado apuesta por subvencionar los servicios de cercanías, que se subvencionan en pesetas por viajero/kilómetro. ¿Y por qué se subvencionan? Porque descongestionan las ciudades; se subvencionan de la misma manera que se están subvencionando los *metros* y los servicios de transporte público de las grandes ciudades españolas. Creo que habrá algún apartado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado donde también están subvencionando con la Ley de Presupuestos Generales del Estado al *Metro* de Madrid, al *Metro* de Barcelona, a la entidad metropolitana de Barcelona y a la empresa municipal de transportes de Madrid. Por la misma razón que se subvencionan esas empresas se subvencionan los servicios de cercanías. Incluso, yo les pediría que compararan la subvención en pesetas por

viajero/kilómetro que recibe Renfe para el servicio de cercanías con la que van a recibir los *metros* o con la que van a recibir los ferrocarriles de otras comunidades autónomas y que ustedes mismos pudieran ver si la cifra nuestra es superior o inferior a la de los otros en pesetas por viajero/kilómetro. Lo digo porque la nuestra es inferior y lo sé seguro.

El Estado subvenciona, también a través del contrato-programa, los servicios regionales. Muchas veces se ha hablado precisamente en esta Cámara, que es una Cámara que representa provincialmente a todo el país y que, por tanto, tiene una gran representación territorial, la necesidad que hay de mantener servicios regionales en la medida que equilibran el territorio. El Estado se compromete, con una cantidad fija, a subvencionar esos servicios, por el equilibrio territorial que suponen, porque también en algunos casos colaboran a la descongestión urbana. Por consiguiente, por estas razones, tenemos un contrato-programa que es un contrato moderno y es un contrato que da un trato al ferrocarril que muchas voces, y yo creo que mayoritariamente, estaban pidiendo que se diera, y que se está dando en el resto de los países europeos. En el resto de los países europeos los ferrocarriles están subvencionados, ferrocarriles que llevan viajeros: cercanías y mercancías, como nosotros.

Con el resto de las unidades del negocio, el contrato-programa lo que hace es establecer un plan de viabilidad. En el resto de las unidades de negocio, que son todas las de mercancías más las de viajeros de largo recorrido, más alta velocidad, el objetivo es alcanzar el equilibrio económico, pero de una forma viable y posible. Esto es lo que está recogido en el contrato-programa que aquí hemos presentado.

Aprovecho, y si no le sabe mal, contesto al señor Chiquillo la pregunta sobre el AVE. Le mandaré nuevas cifras; pero la gestión económico-financiera del AVE, exactamente con las mismas condiciones que se están dando para el resto de unidades de negocio —las tiene usted en el contrato-programa—; en el año 1994, habiendo introducido los intereses financieros de las inversiones, que vuelvo a decir no se presentaron cuando el contrato-programa, la previsión es un resultado de 4.500 millones, con un «cash-flow» positivo, porque estos 4.500 millones negativos son superiores a las amortizaciones de esta unidad de negocio, que son 4.900. Tiene usted ahí las cifras.

El año que viene disminuirá en 500 millones, y el objetivo es alcanzar unos beneficios en el año 1998 —se ven aquí— de 570 millones de pesetas. Vuelvo a decir, diferencia con lo que he dicho otras veces: no incluíamos los costes financieros de la compra de los trenes ni la cuota que corresponde a alta velocidad de los gastos comunes de la empresa, de lo que llamamos la corporación de la empresa. Por tanto, hemos dicho siempre que alcanzábamos el equilibrio económico entre ingresos y gastos, directamente imputables a la alta velocidad, excluidos los gastos financieros.

Creo, sinceramente, que la rentabilidad de la alta velocidad está yendo muy bien; incluso diría mejor de lo que se había previsto en estudios anteriores. Lo digo también por si le ayuda a los análisis que se puedan hacer entre Barcelona y Valencia, que yo creo tienen unas buenas expectativas en este aspecto. Aprovecho la ocasión y le contesto.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Alta Velocidad o velocidad alta?

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala): Bueno, entre Valencia y Barcelona, sinceramente, yo creo que, al final, es de matiz.

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, es que el señor Chiquillo ha preguntado por alta velocidad.

La señora **PRESIDENTA DE RENFE** (Sala): Entre Barcelona y Valencia vamos a tener un tren que va a poder ir a 200 ó 220 kilómetros por hora y que cuando esté todo acabado, todo terminado, de acuerdo con el Plan Director de Infraestructuras y las ejecuciones del ministerio, el trayecto se va a cubrir en dos horas y media. La diferencia con el otro tren serían cinco o diez minutos. Yo creo que dos horas y media es un tiempo competitivo que se podría mejorar. **(El señor Chiquillo Barber pronuncia palabras que no se perciben.)**

La previsión no la ha hecho Renfe, pero es de 220. Piense usted que en la distancia de Barcelona a Valencia son cinco o diez minutos la diferencia, lo podemos calcular.

En cuanto a comparar el déficit, de todas formas le mandaremos los cuadros que tenemos en la memoria de 1993, que creo por fin la habrán recibido el año pasado, porque la otra vez que vine me comentó alguien que no la había recibido y yo volví a enviarla, con lo cual vuelvo a pedir que si no la reciben me la pidan y la iré mandando tantas veces como sea necesario. La de 1993 la estamos distribuyendo en estos momentos y la de 1994 la tendremos cuando se acabe, igual que la de 1995. De todas maneras, se lo mandamos, aunque los datos de 1994 y 1995 los tiene en el contrato-programa, igual que la deuda, que está en el texto, del que usted me ha dicho que dispone.

Pregunta si va a pasar como en el PTF. Sinceramente, no tengo la bola de cristal, pero le aseguro que mientras yo gestione esta empresa la voy a gestionar con criterios empresariales, sabiendo que estoy gestionando dinero de todos los ciudadanos. Empecé a trabajar en la Presidencia de Renfe antes de que existiera el PTF, y estoy bastante satisfecha con todo lo que se ha podido hacer en el plan de inversiones en cercanías, que usted me ha preguntado si van bien. Pues van perfectamente, en Barcelona y en Madrid las cercanías se están cumpliendo, no existen demandas extraordinarias, a excepción del tema de San Sebastián de los Reyes, que ya ha tenido solución por parte del Ministerio, y en Oviedo-Gijón no he recibido la menor sugerencia de que haya problemas de inversiones en esa zona, donde están teniendo unos servicios ferroviarios muy buenos, tanto de cercanías de Renfe como de cercanías de la empresa FEVE, de la que no soy Presidenta pero que opera también en la zona, de forma que en Asturias se han planteado hacer un consorcio para poder gestionar todos los transportes en conjunto. Incluso una empresa de autobuses

se ha quejado de nuestro servicio en la zona de Asturias, lo cual me alegra, porque quiere decir que lo estamos haciendo bien y les estamos quitando a ellos clientes. No veo que haya problemas.

En el tema de la enajenación de propiedades de la estación de Ciudad Real, miraremos exactamente, pero yo no tengo noticia de que hayamos regalado propiedad a ninguna central sindical; de todas formas, lo averiguaremos. Puede haber algún alquiler de local sindical, lo cual vuelve a estar dentro de los acuerdos con las centrales sindicales. Me ha preguntado si en la estación de Ciudad Real hemos dado terrenos a las centrales sindicales, esto es lo que yo he entendido. Lo consultaré para que me contesten, y si usted tiene datos me lo puede explicar, porque al Registro de la Propiedad no han ido, o sea, que estamos tranquilos.

En cuanto al tema de los pasos a nivel, Renfe no realiza inversiones para eso. Los pasos a nivel tienen diferentes tratamientos: hay pasos a nivel cuando se construye una nueva carretera, y aquel que la construye es el que corre a cargo de los costes; en algunos casos se llega a acuerdos con el municipio correspondiente haciendo un plan de actuación y aprovechando los terrenos que la Renfe tiene en ese paso a nivel y, según los acuerdos a los que se llega, muchas veces con el valor de la puesta en el mercado de algunos terrenos se puede sufragar el coste del paso a nivel. El resto de pasos a nivel son un plan que tiene el ministerio, y si hubiera podido usted aprovechar la ocasión y preguntárselo al señor Pérez Touriño le habría podido responder con más precisión que yo misma, porque se financian con la cuenta del ministerio. Se lo digo a los dos porque ambos me han preguntado sobre pasos a nivel. En Valencia —y aprovecho para contestar a esto, porque es lo mismo— también hay un acuerdo con la Generalidad Valenciana sobre todo este tema.

Usted dice que se podría hacer más. De acuerdo, pero éste es el tema típico de todas las inversiones, siempre se podría hacer más. ¿En toda la línea? Piense usted que todos los trenes que tengan que ir a más de 160 kilómetros por hora no pueden tener pasos a nivel, es decir, yo creo que en la Comunidad Valenciana tenemos unas expectativas muy favorables para que se acaben los pasos a nivel, porque tenemos la línea de 200 ó 220, donde no podrá haber pasos a nivel, y se está trabajando en la línea de Madrid-Valencia y Madrid-Alicante para conseguir 160 por hora; por tanto, también van a desaparecer los pasos a nivel, o sea, que realmente creo que en ese aspecto en Valencia no hay problema. En otros sitios es un problema de disponer de inversiones.

Para terminar con las preguntas del señor Camisón me queda el tema de las partidas de ingresos. Lo tiene usted en los datos; incluso había traído una pequeña comparación entre el año 1995 y el año 1994, porque estamos hablando de los presupuestos de 1995. La previsión de partidas de ingresos entre 1995 y 1994, que se las mandaré, es que crezca el 5,6 por ciento en ingresos de tráfico. La previsión para los viajeros es que crezcan el 2,2 por ciento y en mercancías que crezcan el 11 por ciento. Esta es la previsión dentro de los presupuestos que se han presentado aquí. También existen otros ingresos pero éstos crecen mucho menos y tienen una importancia muy pequeña.

En cuanto al tema del parque central tengo que decir que nosotros, como propietarios de terrenos, estamos en un organismo donde también está el Ministerio, el Ayuntamiento y creo que también está la Generalitat Valenciana. Ya he expresado muchas veces que nuestra intención es aportar terrenos. Pedimos cuáles son nuestras necesidades para que se pueda garantizar que Valencia va a continuar teniendo un buen servicio de trenes, tanto de largo recorrido como de cercanías, y ahí estamos discutiendo con los demás. Lo que no tenemos son inversiones a realizar, pero sí aportamos los terrenos.

Por lo que se refiere a los pasos a nivel le mandaremos la cifra de los que se han suprimido en 1994 y los que están previstos suprimir en 1995, aunque parte de las cifras son del ministerio, pero supongo que las tenemos.

En cuanto a que el corredor mediterráneo llegue a Alicante, sinceramente yo no se lo puedo contestar, porque esto corresponde al ministerio. Yo le diré que he leído algo en la prensa, pero no vengo aquí a explicar lo que dice la prensa. Creo que el corredor mediterráneo llegará a Alicante. Alicante, Murcia y Cartagena quedan mejoradísimas con la inversión que se va a producir entre Valencia y Barcelona; evidentemente ha de terminar bajando hasta Alicante y Murcia, dentro de las posibilidades presupuestarias y creo, ahora improviso, que está en el Plan Director de Infraestructuras.

Sobre la rentabilidad del trazado supongo que usted me quería preguntar sobre la línea que estamos haciendo de velocidad alta en el corredor mediterráneo. Sobre esto podemos mandar datos, pero no en tres días. Con la potencialidad demográfica que tiene esta zona es seguro, pero mandaremos datos.

Sobre el soterramiento de vías en la Comunidad Valenciana le diré que en cada caso hacemos lo mismo que en el Parque Central de Valencia. Renfe aporta terrenos, el ministerio realiza inversiones y algunas veces los municipios, autonomías, etcétera, también ponen inversiones de acuerdo con las circunstancias. Las dos últimos importantes que se han firmado son el de Castellón y creo que el de Benicasin, el municipio al lado de Castellón.

La gestión económico-financiera del AVE Sevilla-Madrid y previsión de 1995, se las he leído porque está en el contrato-programa pero, de todas formas, lo vamos a mandar por escrito explicando claramente la diferencia que hay entre el plan estratégico y el contrato-programa.

En cuanto al tema de los sueldos de directivos y altos cargos le tengo que decir que están congelados desde el año 1993 y no ha habido ningún aumento; el número de personas que está en la dirección ha ido disminuyendo. Si quiere le mandaré el número. La información que ha salido publicada en los diarios es una información que no es exactamente la del sueldo de los directivos y altos cargos. Allí hay gente que no son directivos, ni altos cargos, sino que eran personas que se jubilaron, habiendo trabajado muchos años en la empresa, y están mezclados en la información que salió en «Cinco Días». Se lo mandaremos pero cuente usted con que están congelados.

El tema de las inversiones lo explicamos aquí un día, por tanto estará en las actas que ustedes levanten.

Sobre el tema de las inversiones que requiere la red de cercanías en Valencia estamos trabajando bien. En Valencia estamos incrementando muchísimo los viajeros de la red de cercanías. Valencia tiene la red de cercanías más larga de España después de la de Barcelona; es más grande incluso que la de Madrid.

Creo, señor Presidente, que he contestado a todas las preguntas.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias doña Mersé Sala. A estas alturas del debate hay que reconocerle su vitalidad, su entusiasmo y su contundencia, que hace falta a estas horas. Por otro lado, dejo a cada uno, como es lógico, la libertad de saber si se le ha convencido o no. Usted ha aportado su vitalidad y sus conocimientos también. Le pedimos disculpas por la casi hora y media de retraso y esperamos su próxima comparecencia en unos temas que interesan, como ha visto, a todos los grupos parlamentarios.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (ABEJON ADAMEZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (número de expediente 212/001066); COALICION CANARIA (número de expediente 212/001021); Y GRUPO MIXTO UNION VALENCIANA (número de expediente 212/000985).

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, entramos en la recta final de los trabajos de hoy y con un plato no menos fuerte de los que hemos tenido hasta ahora, don Manuel Abejón, Presidente de AENA. Ha sido solicitada su comparecencia por tres grupos políticos, todos ellos significativos y, por tanto, quiere decir que esperamos mucho del señor Abejón, como siempre cuando ha venido a esta Cámara.

En primer lugar, por parte del Grupo Parlamentario Popular, el señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Saludamos, con toda cordialidad parlamentaria, al señor Presidente de AENA y entramos en materia.

Empezamos hablando de inversiones, porque vamos comprobando que se nos anuncian inversiones que luego, a la hora de la verdad —y la hora de la verdad es cuando se certifica obra— no se corresponde. Así, por ejemplo, se anunció un plan de inversiones, para 1993, de 78.063 millones de pesetas y, sin embargo, según las cifras de iniciativas parlamentarias cursadas por nuestro grupo, tan sólo se ha certificado obra, en ese mismo año, por importe de 11.679 millones, que es un poco más del 14 por ciento.

Analizando toda esta evolución, observamos que desde que el organismo autónomo se transformó en AENA hemos visto una permanente disminución de inversiones. Hemos hecho números, de acuerdo con las iniciativas parlamentarias que el Gobierno, a través de preguntas al Ministro nos ha dado, y, según esto, vemos que en el año 1990 fueron 25.100 millones; en 1991, 21.800; en 1992, 16.400, y en 1993, 11.700. Me refiero a obra certificada. Como para el año 1994 se nos habló de un plan de 89.800 millones, preguntamos, ¿cuánto se va a certificar? ¿Cuánto van a firmar los directores de obras de todo este plan?

Por otro lado, en cuanto a la partida que va relacionada directamente con ella, como es el gasto de asistencia técnica, este gasto, sin embargo, para el año 1993 fue de 2.524 millones que parece ser, según los datos que tenemos, se invirtió en su totalidad o en su mayor parte. Preguntamos, de estas partidas de asistencia técnica, que revela que la Presidencia y todo el equipo de AENA está perfectamente asistido en toda su gestión, qué partidas correspondientes hay para el año 1994 y las previstas en el presupuesto para el próximo ejercicio.

A continuación, me refiero al punto siguiente. En el debate del estado de la nación nuestro grupo parlamentario presentó una moción, que se aprobó por la Cámara, referida a la necesidad de una ley de aeronáutica civil que adecue nuestra legislación interna a los principios de la reglamentación comunitaria que desarrolla el mercado interior del transporte aéreo. Puesto que esto se aprobó, imagino que estará en fase ejecutiva a nivel de proyecto de ley, y va a suponer una variación de todas las premisas, preguntamos si ya en la ley de leyes, que es esta del Presupuesto, hay alguna previsión para las variaciones que se puedan derivar de esta ley de aeronáutica civil.

La tercera cuestión que planteo se refiere a que en los últimos veranos estamos observando unas graves perturbaciones en el tráfico aéreo, consecuencia de una defectuosa ordenación del control de tráfico aéreo en Europa y que afecta a muchos aeropuertos españoles pero, sobre todo, al de Palma de Mallorca. El Gobierno ha venido diciendo en los últimos años que había que arbitrar una solución, pero hasta la fecha ha sido incapaz de hacerlo. Sin embargo, creemos que este año ya ha llegado el problema a tal punto que, dentro del ámbito del organismo comunitario Eurocontrol, habría que pensar en alguna solución, como puede ser un traslado a España de cierto nivel de control o la disposición de rutas alternativas; es decir, algo para hacer frente a esta situación que se repite año tras año. Me imagino que llegará un momento que habrá que pensar en una estrategia específica para solucionar este grave problema. Si, como se anunció durante los graves problemas que acuciaban al transporte aéreo en verano y que puso en cierto riesgo la viabilidad turística, sobre todo de las Islas Baleares, preguntamos si ya en los presupuestos hoy o en los próximos hay alguna previsión por parte de este organismo para solucionar ese problema o para colaborar a solucionarlo. Entiendo que es una decisión política, pero en esa decisión el organismo, el ente tiene mucho que opinar.

La cuestión siguiente se refiere a que nos han llegado referencias de bastantes galerías de arte de toda España, más de 200, referidas al gasto de AENA de 200 millones de pesetas para comprar tres esculturas célebres de Botero expuestas en Madrid. Conste que no entro a hacer una valoración del tema; lo único que quiero plantearle es algo respecto a este gasto que ha hecho AENA, puesto que todo

el sector de las galerías viene manifestando cuestiones que quieren que se clarifiquen. Por ejemplo, no entienden que unos aeropuertos que se proyectaron y construyeron sin esos aditamentos, ahora se hacen compatibles con unos proyectos que no se pensaron para albergar esas esculturas. No entienden que ahora se hagan. Sobre todo, aclarar por qué en ningún proyecto de expediente de licitación de obras de AENA se manifiesta cuál es la opción legal, de las recogidas en el Real Decreto 111/1986, que desarrolla la Ley en este sentido, ya que parece ser que se ha dicho que se opta porque se trata de una acumulación —debiera decirse acumulación «a posteriori»— del 1 por ciento cultural. Como esto no queda clarificado, y puesto que se trata de un gasto cultural de 200 millones —y no entro a valorarlo—, nos gustaría que nos explicara el señor Presidente los entresijos de este gasto de 200 millones.

Un tema que tal vez recuerde, porque ya ha motivado alguna iniciativa de mi Grupo, se refiere a las tasas de aterrizaje que no se cobraron, a pesar de que los Presupuestos Generales de 1993 especificaban que debía ser del 5 por ciento. En iniciativas anteriores el Ministro nos dijo de una manera un poco extraña que no se había hecho este cobro porque estaba esperándose la preparación de un Decreto al efecto. No entendemos cómo un Decreto que no ha nacido todavía puede paralizar el cobro de unos ingresos tan importantes; por ello, le preguntamos hoy en este debate de presupuestos, a cuánto asciende ese dinero que no cobró AENA por tasas de aterrizaje y quién va a pagar esos dineros que no cobró AENA. Sobre todo, porque parece lógico que no tendrá que pagarlos quien no ha hecho uso de ellos; tendrá que pagarlos quien hizo uso de ellos o quien tomó la decisión política en contrario.

Le pregunto a continuación, señor Presidente de AENA, cuestiones que todos los años formulamos y que nunca tenemos la suerte de que se nos contesten; a ver si este año tenemos más suerte. Quizá no tenga aquí los datos, por tanto, le pediríamos, por favor, que nos los enviara, de acuerdo con lo que establece el Reglamento para este tipo de comparecencia. ¿Cuáles son, de verdad, los altos cargos que disfrutan de cláusula de blindaje en sus contratos de trabajo con el Ente? Queremos conocer los detalles y características. Por ejemplo, nos llega el detalle de que al Director Técnico de la Dirección General de Aeropuertos se le contrató sin convocatoria en AENA y procedía de Iberia, en cuya empresa sí cobró indemnización de blindaje. Conocer estos temas nos interesa mucho a la hora de debatir los Presupuestos; también es un tema que interesa al pueblo español, como se puede apreciar permanentemente.

La otra cuestión se refiere a los vehículos de turismo comprados por AENA para sus altos cargos en régimen de albergarlos en sus propios domicilios, sin conductor. Queremos conocer qué altos cargos fueron beneficiados con tal régimen y desde cuándo, así como conocer la marca, el tipo, y todos los detalles de kilómetros, etcétera, de todo este gasto de AENA.

Durante su última comparecencia, señor Presidente, le planteé una cuestión que, por cierto, usted no encajó con excesiva deportividad parlamentaria, referente a dos extrañas facturas crípticas, en las que me refería —basta ver el acta de entonces— a los expedientes 800/84 y 166/86. Luego contestó y, efectivamente, eran facturas de número de horas con un precio unitario. Al contestar antes de las 72 horas, reconocía AENA que, efectivamente, había habido problemas con esa factura y que se había abierto un expediente. Como ha pasado un año, le ruego que nos informe sobre el resultado de ese expediente; si no lo tiene...

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): Perdón, ¿puedo pedir aclaraciones sobre el importe de la factura, que no recuerdo bien?

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, señor Camisón. Por lo visto, el tema ha impactado al señor Abejón y pide una precisión a ese respecto, luego puede usted seguir.

El señor **CAMISON ASENSIO:** La precisión, a él le basta, porque tiene todo el expediente en la Presidencia. Se refiere al expediente 800/84 y 166/86, sobre el pago de dos facturas cuyo importe no recuerdo en este momento...

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): ¿No recuerda el importe?

El señor **CAMISON ASENSIO:** No lo recuerdo, pero yendo en AENA a esos números aparece. Además, hay una contestación suya, efectivamente, donde reconoce que...

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): No sé si eran 400.000 pesetas.

El señor **CAMISON ASENSIO:** ¡No, no, eran de varios millones de pesetas! En su escrito, que usted firma, dice que, efectivamente, había habido irregularidades y que se abría un expediente. Como ha pasado un año entero, quisiéramos conocer el resultado de ese expediente.

La cuestión siguiente, señor Presidente, es que el organismo mantuvo en su día un pleito hasta abril de 1991 por una presunta irregularidad de declaración de ingresos contra el concesionario de los aparcamientos en los aeropuertos de Alicante, Valencia, Palma, Málaga, Barcelona y Barajas. El concesionario fue condenado según sentencia judicial a pagar las tasas que en el fondo eran unos ingresos para AENA —en este caso sí recuerdo el importe— de 532 millones de pesetas. Quiero conocer si este ingreso ha sido efectuado o no y, en el caso de que no, por qué motivo.

Termino, señor Presidente, rogando al señor Presidente de AENA que nos aclare una de las obras que se refiere al centro de servicios del aeropuerto de Palma de Mallorca, su importe y qué participación ha tenido AENA en esta obra, si su participación en una asociación de empresas fue superior o inferior al 50 por ciento y si en estos momentos alguna de las participantes de esa asociación de empresas

se ha retirado, cómo se va a solucionar el problema para llevar adelante esa obra.

Se nos habla en bastantes intervenciones parlamentarias de deficiencias —quisiéramos conocer esta información para ver si tiene solución en estos presupuestos— en el radar del aeropuerto de Barcelona. Si tiene conocimiento de ello, quisiera que nos informara.

También nos llegan con motivo de este debate presupuestario informaciones sobre continuos retrasos en el aeropuerto Reina Sofía de Tenerife. ¿Qué es lo que ocurre?

Y, para terminar, señor Presidente, nos gustaría que nos explicara cómo está el plan de expansión previsto para las saturaciones aeroportuarias de Barajas, de las que hablamos todos los años, y, en el caso de Madrid, qué proyecto tiene AENA para ampliar el aeropuerto de Cuatro Vientos y cómo afectaría esto al entorno construido de viviendas.

Finalmente, quisiéramos conocer las previsiones iniciales de gastos de personal, gastos de explotación y gastos totales para cada uno de los aeropuertos en 1994 y en 1995; cuáles son los beneficios o pérdidas estimados para 1994 y 1995 en cada uno de estos aeropuertos; el plan de inversiones AENA ya para 1995 y, si es posible, las previsiones para 1996 de acuerdo con las partidas que en el presupuesto hacen previsiones para los años futuros; a cuánto se elevan las deudas de clientes arrendatarios y concesionarios que mantienen con AENA, con su fecha y los importes, y, sobre todo, nos interesa conocer el desvío de las deudas de Iberia y de los concesionarios de restauración de cada uno de los aeropuertos. Eso es, de momento, señor Presidente, lo que tenía que plantear al señor Presidente de AENA.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el señor Martín Menis en nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor **MARTIN MENIS:** En primer lugar a esta hora, a las nueve y cuarto, quiero dar la bienvenida al Presidente del organismo de Navegación Aérea.

Yo quería decirle, en primer lugar, que indudablemente las cosas han avanzado desde que se constituye AENA de forma genérica en todo el Estado y, desde luego, de forma particular en la Comunidad canaria. Creo que se ha avanzado en la explotación de los aeropuertos —queda muchísimo por hacer pero se avanza—, se ha entrado en la política de liberalización de *handling*, se han hecho los primeros pinitos e igual que la liberalización aérea está dando resultados, empezará a dar resultados pronto. Lo que pasa es que partimos de un hecho constatado: el enorme retraso —y hablo como canario— que tenían las infraestructuras aeroportuarias cuando se constituyó AENA. Hoy sigue existiendo ese enorme retraso, pero hay que reconocer que no es debido a problemas tanto de gestión como a problemas que venían de la falta de planificación y de previsión que han hecho que en algunos aeropuertos como el de la isla de Gran Canaria, en donde había unos proyectos en marcha, se hayan podido acelerar y estén dando resultados, y en otros lados, donde no existía ningún tipo de planificación, haya habido que empezar de nuevo. Los esfuerzos indudablemente darán sus frutos, lo que pasa es que se verán en un tiempo. Sin embargo, yo creo que todavía —es mi criterio y quizá no sea de esta comparecencia— hay que profundizar más, pensando que la política aérea y de aeropuertos debe ser un instrumento de la política de desarrollo y que como ese instrumento de política de desarrollo está en gran parte en la Comunidad canaria, AENA debe profundizar más en seguir aquellas pautas de ordenación territorial y aquellos criterios que se siguen en el desarrollo de cada una de las comunidades españolas y en especial de la Comunidad canaria, donde los aeropuertos son todo para ella. Sin aeropuertos no tendría forma de subsistir un archipiélago alejado como el nuestro.

Por eso querría puntualmente saber, y nos vale la respuesta por escrito, incluso lo preferimos para que sea con detalle, cuáles son las previsiones del PIAF para 1995, 1996 y 1997 en cada uno de los aeropuertos canarios —las de 1995 ajustada y las otras tentativas— en lo que son asistencias técnicas, para conocer si tendremos aquellas asistencias necesarias para toda esa planificación y proyectos que faltan en cuanto a ayudas a navegación, en cuanto a infraestructuras del lado aire y del lado tierra, entendiendo y defendiendo que nos preocupa tanto más que las cosas se hagan bien y con futuro que la pura velocidad, pues nos permiten seguir las previsiones presupuestarias —y en este caso estamos en una comisión para discutir el presupuesto— para poder desarrollar esa política. Esa respuesta detallada es realmente la que nos interesa y, con eso, prácticamente concluimos.

Un simple detalle: a nosotros también, en la línea que intervenía el portavoz del Grupo Popular, nos gustarían algunas *gordas;* que algunas *gordas* que no caben lleguen a los aeropuertos canarios. Como tenemos que pasar muchas horas, también nos gustaría disfrutar viéndolas. En serio, es importante para un aeropuerto turístico que ese uno por ciento cultural pueda llegar a algunos aeropuertos que tienen ocho millones de pasajeros, capacidad suficiente para poder disfrutar de una *gorda.*

El señor **PRESIDENTE:** En el supuesto de que hubiera algún problema para las taquígrafas en los últimos minutos, le ruego se ponga en contacto con ellas para ver si verdaderamente han reflejado lo que usted ha dicho. Lo hemos entendido, pero me ha dado la impresión que tenían ciertas dificultades y tal vez sea culpa mía porque le he dicho que hablara más deprisa. Evidentemente eso provoca el que a veces no se pueda seguir.

El señor **MARTIN MENIS:** Cuando hablaba de las *gordas* me refería a las esculturas de Botero.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, respecto a los grupos parlamentarios, tiene la palabra en nombre del Grupo Mixto, Unión Valenciana, el señor Chiquillo.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** Quiero agradecer en primer lugar la presencia del Presidente, señor Abejón. Muy brevemente me gustaría que diera unas pinceladas generales como explicación al presupuesto de explotación

de los aeropuertos españoles que para el año 1995 cuenta aproximadamente con 130.000 millones, en particular, sobre unas informaciones a las que yo he podido acceder. El plan de infraestructuras aeroportuarias prevé una inversión de algo más de 7.000 millones para el período 1993-97 para los aeropuertos de Alicante y de Valencia. Habida cuenta de que el tráfico de viajeros en el aeropuerto de El Altet (Alicante) se incrementó en los primeros nueve meses de este año, afortunadamente, en más de 500.000 personas, nos gustaría conocer el detalle de los años 1995, 1996 y 1997 respecto a qué inversiones tiene previstas para El Altet (Alicante) y para Manises (Valencia).

El señor **PRESIDENTE:** De inmediato, el señor Abejón tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Abejón Adámez): Para aprovechar el tiempo y ser rápidos, empezaremos por la última pregunta, la del señor Chiquillo, del Grupo Mixto-Unión Valenciana, que tiene dos partes.

Por un lado —y me parece que es una buena técnica parlamentaria— pide una información general sobre el presupuesto de explotación de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Como todos ustedes saben, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea explota los 39 aeropuertos y bases aéreas abiertas al tráfico aéreo y los centros de control del tráfico aéreo que regulan el espacio aéreo de responsabilidad española. Los ingresos por las ventas de nuestros bienes y productos, sin incluir ingresos financieros, superan los 130.000 millones de pesetas. En esas grandes cifras, cerca del 40 por ciento se emplea en gastos de personal; del orden del 30 por ciento son amortizaciones; del orden de un 20 por ciento se emplea en la compra de bienes y servicios para el funcionamiento del sistema y el resto se lo llevan los impuestos de todo orden —que AENA paga exactamente igual que una sociedad mercantil, incluido por supuesto el Impuesto sobre Sociedades— y los beneficios que el Ente tiene y que estos últimos años, después del pago de impuestos, se están moviendo en orden a los 5.000, 6.000 ó 7.000 millones de pesetas. Ese es a grandes rasgos el presupuesto del Ente. Por tanto, es un ente público que tiene unos beneficios relativamente importantes en relación con el volumen de ventas y relativamente modestos si se comparan con el inmovilizado, que asciende a unos 500.000 millones de pesetas.

Por un designio del Gobierno las amortizaciones y los beneficios, es decir, el «cash-flow» que producimos, es reinvertido totalmente en las propias instalaciones y, por tanto, a diferencia de si se tratase de una empresa privada, revierte a los usuarios y a la comunidad nacional de forma directa. Me conviene insistir en esto porque desgraciadamente, debido a la política muy discreta de propaganda de comunicación, probablemente no sea conocido que AENA no recibe de los Presupuestos Generales del Estado ninguna subvención ni para funcionamiento ni para inversión. Si hay una diferencia, como es el caso, entre inversiones y el «cash-flow» generado por la propia explotación, debe proceder del endeudamiento exterior, o hay una excepción y es que, aunque no recibimos partidas para inversión de los Presupuestos Generales del Estado, sí recibimos fondos Feder de la Unión Europea. Vuelvo a insistir en que los ingresos son unos 130.000 millones, de los cuales un 40 por ciento son gastos de personal, un 30 por ciento son las amortizaciones, un 20 por ciento son los bienes y servicios que hay que contratar del exterior, y el resto, del orden del 10 por ciento poco más o menos, son los propios beneficios e impuestos.

En cuanto a lo que interesa a S. S. de un modo más específico y más concreto, que son inversiones relativas a aeropuertos situados en la comunidad valenciana, de donde procede, he de decirle que estamos con un plan de inversiones que es muy importante y muy significativo en Alicante y que, proporcionado al tráfico que tenemos, es también importante en Valencia. Durante el año 1993 se adjudicaron casi 2.000 millones de pesetas —1.919 millones— para el aeropuerto de Alicante, concretamente para la ampliación y remodelación del edificio terminal y la urbanización. Tenemos unas anualidades previstas de 2.347 millones para el año 1995 y ya desciende en el año 1996 a 201 millones y vuelve a subir en el año 1997 a 1.327 millones. En el aeropuerto de Valencia las previsiones totales son del orden de 1.900 millones para el período 1994-1997, de las cuales están licitadas ya 479 y adjudicadas 260 y se reparten, aproximadamente, 1.100 millones en el año 1994; 399 en 1995; 165 en 1996 y 132 en 1997. De todas formas, como probablemente S. S. no ha podido tomar nota debido a la celeridad, le enviaremos por escrito estos datos.

Me interesa constatar que sobre todo en el caso del aeropuerto de Alicante, que está teniendo un crecimiento verdaderamente explosivo de tráfico, el volumen de inversión que se está realizando es muy importante y probablemente tengamos que reconsiderar, a la vista del crecimiento —como se dice en la jerga comercial: ha sorprendido a la empresa el éxito—, el relanzamiento y actualización del plan de inversiones.

En cuanto a las preguntas que ha hecho el representante de Coalición Canaria, el señor Martín Menis, es verdad que pide muchos datos y se los mandaremos por escrito. Unicamente quisiera señalar que los desarrollos que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea está realizando o va a realizar estos próximos años para los aeropuertos instalados en el archipiélago canario son de un volumen francamente elevados. Probablemente —no recuerdo las cifras de memoria— superarán los 70.000 millones, cerca de los 80.000 millones, tanto en infraestructura de aeropuertos como de navegación aérea. Por ejemplo, hoy acaba de entrar en servicio el sistema SACTA en el espacio aéreo canario que supondrá una mejora notable en los sistemas de control. Concretamente el señor Martín señalaba, por ejemplo, la terminación de las obras del terminal —valga la cacofonía— del aeropuerto de Gran Canaria que supuso una inversión de más de 7.000 millones y están pendientes de invertir sólo en ese aeropuerto otros 14.000 millones. Las inversiones en los dos aeropuertos de la Isla de Tenerife superan ese montante con mucho etcétera. Ya le enviaré por escrito los datos.

En cuanto al tema de esculturas yo quisiera señalar una cosa, con independencia de que lo comente en la contestación que le voy a dar luego al señor Camisón, al digno representante del Grupo Popular: que no sé por qué, de golpe y porrazo, AENA se hizo famosa por la compra de tres boteros. Esta es una noticia que a mí me llenó de satisfacción porque poca gente sabe que AENA tiene un tesoro artístico en pintura, en murales, en escultura que a precios de mercado —y es difícil utilizar la valoración del mercado para estas cosas— supone muchos miles de millones de pesetas. Es el fruto de una labor de la que tengo yo poco mérito porque ya fue iniciada en tiempos del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, una labor muy significativa de adquisición de obra artística importante, sobre todo, de autores contemporáneos españoles. El hecho de que se incrementara en un elemento muy pequeño ese tesoro artístico de AENA y que, sin embargo, eso provocara una gran atención en los medios de comunicación no dejó de ser satisfactorio y un poco sorprendente porque probablemente la gente no conocía esta dimensión de AENA. Concretamente, en el terminal de Las Palmas recientemente inaugurado se ha hecho una inversión importante en una escultura, situada fuera del edificio terminal, realizada por una figura tan importante en las Islas como el señor Chirino. También se han instalado innovaciones estéticas muy importantes en el terminal que alegran un poco la austeridad propia de una instalación de transporte como es un aeropuerto. Pensamos perseverar en esa política de embellecimiento de los aeropuertos y cuando tienen personalidades tan vigorosas, como es el caso de las Islas, echaremos mano de las capacidades estéticas y artísticas que se generan en el entorno de las Islas.

El señor **PRESIDENTE:** Lógicamente ese patrimonio artístico-cultural está contabilizado dentro del patrimonio de AENA.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AENA** (Abejón Adámez): Sí, por supuesto.

A continuación voy a contestar al señor Camisón.

A algunas de las preguntas que me ha formulado S. S. soy incapaz de contestar sin recurrir a cifras y datos. Por ejemplo, no sé los kilómetros que tienen los vehículos de los ejecutivos de AENA y seguramente tendría dificultades para contestar los kilómetros que tienen los míos. También tengo dificultades para recordar la reiterativa pregunta del señor Camisón sobre una famosa factura que se refería al mantenimiento de un vehículo contra incendios, no recuerdo bien. Ruego que el señor Camisón me disculpe y le enviaré las respuestas recopilándolas con el mayor espíritu deportivo de que sea capaz.

Tengo una duda metodológica o procedimental que me gustaría que me despejase la Presidencia y es que varias de las preguntas que me formula el señor Camisón han sido objeto de preguntas escritas al Gobierno. ¿Puedo dar mi libre interpretación en estos casos o tienen prelación las preguntas formuladas por escrito al Gobierno?

El señor **PRESIDENTE:** Su habilidad diplomática-parlamentaria y, en este caso, ejecutiva de una empresa pública, le autoriza perfectamente a pasarme la pelota a mí, pero yo, lógicamente, en estos momentos tengo que decir que la responsabilidad es suya. Haga usted lo que crea oportuno y si le da satisfacción al señor Camisón, todos contentos, si no le da satisfacción, estoy seguro de que insistirá.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AENA:** (Abejón Adámez): Yo estoy seguro de que la habilidad del señor Camisón persigue que en mi contestación deslice alguna idea o concepto que no coincida exactamente con las que el Gobierno, en su legítimo derecho, hará en su momento, pero aunque no es de un clásico de mi partido lo de «vivere pericolosamente», a veces apetece; por tanto, a lo mejor de las que tenga información a corto plazo, me atreveré a contestar, aun corriendo el riesgo del resbalón.

El señor Camisón ha hecho una primera pregunta sobre las inversiones realizadas en el período que comprende estos últimos años —1991/1994— y lleva razón en el sentido de que probablemente hay un decalaje en las inversiones. Pero no tiene razón en sus cifras, porque seguramente sus informadores en AENA no ocupan las posiciones suficientemente significativas como para poderle informar con la exactitud y corrección que procedería.

En el año 1991 —que es el año de transición entre el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales y el Ente Público— las inversiones realizadas fueron 29.454 millones; en el año 1992, 32.472 millones; en el año 1993, 29.075 millones, y estimamos que este año 1994 nos acercaremos a los 60.000 millones de pesetas. Pero no es la distinción numérica la que me importa comentar ante SS. SS. Como es bien sabido, AENA tiene personalidad jurídica independiente, patrimonio propio y, por tanto, realiza unas inversiones a cuenta de su «cash flow» y de su posible endeudamiento, por tanto, la no realización de una inversión puede ser, desde el punto de vista de la eficacia tecnológica y de la capacidad de gestión de las personas responsables de AENA, más o menos criticable, pero no lleva aparejado una pérdida de los créditos correspondientes, sino que significa un incremento del disponible y de la tesorería del ente y supone —concretamente en los años 1992, 1993 y 1994— que AENA no ha recurrido a la autorización de endeudamiento que tenía. Y como todo no va a ser echarme arena a los ojos diciendo que no tenemos suficiente capacidad tecnológica o de gestión para realizar las inversiones al ritmo que anunciamos previamente, sino que también me quiero echar alguna flor, insisto en el detalle de que al tener presupuesto propio y tener la responsabilidad de una cuenta de resultados, estamos en muchos casos sometiendo constantemente a crítica nuestros propios avances de inversiones, y, por tanto, en algunos casos éstas varían a más y en otros casos varían a menos, y por ello los posibles desfases no tienen la significación presupuestaria, la significación política ni son objeto de censura tan fácil como si se tratara de una unidad de la Administración central del Estado dependiente directamente de los Presupuestos Generales del Estado, en cuyo caso, evidentemente, se produciría el grave inconveniente de no poder

atender unas necesidades debido a la pérdida de los créditos.

La segunda pregunta se refería al volumen de asistencias técnicas. El señor Camisón, con su gran habilidad, trata de poner en contradicción los presupuestos que tenemos y el volumen de asistencias técnicas. No recuerdo si la cifra que ha dado es la correcta; probablemente esté acertado en ella, pero esos 2.500 millones de pesetas no incluyen, como sucedería en el caso de otras organizaciones, posibles consultas, asistencias técnicas o estudios, sino que incluyen, entre otras cosas, proyectos de ingeniería, etcétera, que en algún caso son sumamente costosos.

La tercera pregunta se refería a la ley de aeronáutica civil, y ahí sí que me declaro absolutamente incapaz de contestarle, porque la ley de aeronáutica civil corresponde traerla a esta Cámara al Gobierno, después de la aprobación del correspondiente proyecto, y a nivel de estudio y de trabajo corresponde a la Dirección General de Aviación Civil, que es la autoridad aeronáutica en España, o a la Secretaría General de los Servicios de Transporte el hacerlo. Lo que sí puedo decirle a S. S. es que esa ley de aeronáutica civil, que en su caso —suponiendo que el Gobierno la someta a la aprobación de esta Cámara— supondrá una serie de cambios de tipo legal, de tipo organizativo, de tipo aeronáutico-administrativo, no va a tener, a nivel presupuestario, a nivel de los presupuestos de AENA, tanto en cuanto al presupuesto de capital —posibles inversiones tanto en aeropuertos como en navegación aérea— como de funcionamiento, demasiada importancia y no creo que sea tema a debatir. Por supuesto, imagino que si el Gobierno tiene el propósito de mandar a la Cámara esa ley y tuviera alguna repercusión sobre la organización de AENA, naturalmente me sería comunicado en los términos que el Gobierno considerara pertinentes.

La cuarta pregunta del señor Camisón se refería al asunto de Palma de Mallorca y de las dificultades que hemos tenido este verano y que probablemente se puedan producir coyunturalmente en alguna ocasión debido al funcionamiento del centro de control francés en Aix-en-Provence, y me pregunta por dos cosas: sobre las posibles medidas a que haya lugar y sobre la repercusión presupuestaria. Sobre la repercusión presupuestaria vuelvo a decir exactamente lo mismo, los problemas están en Aix-en-Provence y no están en el centro de control de Barcelona ni en el área terminal de Palma de Mallorca, que curiosamente todo el mundo ha reconocido como de un funcionamiento perfecto durante este verano. Los problemas se dieron en un centro de control de un país extranjero en el que ni el Gobierno español, ni la Unión Europea, ni Eurocontrol, ni, por supuesto, las autoridades autónomas de la Comunidad balear tienen grandes competencias sobre el tema y, desde luego, AENA no tiene ninguna capacidad de presionar al Gobierno francés o al centro de control francés. Lo que sí le puedo decir a S. S. es que varios gobiernos europeos, no solamente el español sino también el alemán, el británico, etcétera, están tratando intensamente el tema, están discutiendo con las autoridades francesas y estamos bastante convencidos de que la situación tenderá a mejorar. Pero vuelvo a insistir en que, a nivel presupuestario, yo no puedo tener partidas en mis presupuestos para pagar a los controladores franceses o para hacer inversiones en el centro de Aix-en-Provence.

En cuanto al tema de los *boteros* creo que el señor Camisón se dará por satisfecho con la contestación que he dado anteriormente al Diputado Martín Menís. No sé si su colega y compañero de Partido, el Concejal de Hacienda del Ayuntamiento de Madrid, que está haciendo importantes gestiones con distintas empresas para que compren *boteros,* coincidirá con usted. Yo creo que fue una compra inteligente, fue una compra interesante que ha aumentado el activo artístico de AENA y hay poco que decir sobre el particular. Sí le quiero añadir a S. S. una cosa, y es que tuve el gusto de informar a la Federación de Galeristas, que se dirigió a la señora Ministra de Cultura y a mí sobre el tema, que AENA, debido a la naturaleza de su presupuesto, no está sometida a la ley del uno por ciento cultural y que, por tanto, en puridad legal, AENA podría oscilar entre no gastar un céntimo en embellecimiento de aeropuertos y en adquisiciones de obras de arte, o gastar el dos o el tres por ciento, según correspondiera. Naturalmente, los proyectos iniciales de los aeropuertos a los que se refiere no incluían la adquisición de estas obras de arte ni de ninguna otra, pero, evidentemente, es un aditamento —creo que ha utilizado usted ese término— embellecedor, y no me cabe otra cosa que asumir su responsabilidad, porque fue una decisión que, dentro de los límites de competencias que me fija el estatuto y que tiene acordado el Consejo de Administración, puedo hacer. *De gustibus non est disputandum,* decían los romanos. Probablemente a los galeristas, de los que usted se ha erigido portavoz ante esta Cámara, sobre todo si representan a otros artistas, no les apetezca, pero ya les digo que estoy en buena compañía porque estoy en compañía de mi buen amigo don Fernando López-Amor, Concejal de Hacienda del Ayuntamiento de Madrid, que está haciendo enormes esfuerzos para ver si consigue que la exposición que ha patrocinado Caja Madrid y el Ayuntamiento de Madrid en nuestra capital y que ha tenido un gran éxito se vea consagrada definitivamente con la adquisición de alguna obra de arte de tan insigne artista en nuestra capital.

El señor **PRESIDENTE:** Perdone, señor Abejón, sé que no es misión del Presidente hacer ninguna pregunta a un compareciente, pero, como estamos en familia, voy a formularle una, ¿Puedo entender que AENA, a partir de este momento, puede ser un elemento de fundaciones, mutualidades y patronazgos de actividades culturales?

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AENA** (Abejón Adámez): Señor Presidente, en parte muy modesta, AENA edita algún libro, AENA hace alguna labor de mecenazgo en alguna exposición, etcétera.

El señor **PRESIDENTE:** No quiero desviar su atención del Presupuesto.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AENA** (Abejón Adámez): Evidentemente, como toda gran

institución pública, manejando 130.000 millones de pesetas y teniendo 7.000 de beneficios, el balance social, obviamente, es muy importante para nosotros, dada además nuestra naturaleza de entidad pública al servicio de todos los españoles, aunque los ingresos procedan exclusivamente de los usuarios del transporte aéreo. Digo esto por la siguiente pregunta que hace el señor Camisón y que es objeto de una reiterada pregunta al Gobierno sobre unas hipotéticas tasas no cobradas.

Aquí estamos ante un problema jurídico y ante un problema político muy serio. En cuanto al problema jurídico, yo ruego al señor Camisón y a todas SS. SS. un poco de paciencia, porque en la respuesta a la pregunta escrita que el señor Camisón ha dirigido al gobierno se encontrarán los entresijos jurídicos de cómo la tasa de aterrizaje, que estaba sometida simplemente a los cambios previstos en la ley de presupuestos, en un determinado momento, al producirse un cambio legal, es regulada dentro del marco que fija la ley de presupuestos por un decreto específico sobre la misma, y en un momento dado se produce una solución de continuidad y se vuelve al régimen de adoptar la subida generalizada fijada en la ley de presupuestos. Entonces, ruego a SS. SS. un poco de tranquilidad y que mantengan un poco el suspense para que lo puedan leer en el «Boletín Oficial de las Cortes» cuando se publique. Pero me interesa muchísimo insistir en el dato político, porque ése no necesita en absoluto lucubración numérica sobre el tema. El dato político es que el año 1993 ha sido un año tremendamente difícil para las compañías aéreas y relativamente satisfactorio para AENA. AENA tuvo un incremento muy significativo de sus ingresos procedentes de sus actividades comerciales y procedentes de una reestructuración del sistema de tasas y precios públicos. Por ejemplo, AENA, no por motivación o impulso propio sino por la necesidad de convergencia, se vio obligada aponer un precio público, antiguamente una tasa, por la salida de pasajeros. ¿Por qué? Porque la alternativa era o dar gratis la salida de pasajeros a todos los viajeros que fueran a países de la Unión Europea o cobrarles también a los españoles para los que era gratuito. Entonces, por una serie de razones, los ingresos de AENA (todos proceden de los pasajeros de las compañías aéreas, no faltaba más), los procedentes directamente de las compañías aéreas se incrementaron en el orden de los 7 u 8.000 millones el año 93. Entonces, aunque hubo petición formal de AENA de que se incluyera en el decreto una subida también de la tasa de aterrizaje, aunque me duela como Presidente de AENA —parece que le duele más al señor Camisón— la disminución de ingresos de AENA, he de reconocer el buen criterio del Gobierno y la habilidad y la perspicacia política de los ministerios de Obras Públicas, Transportes y Medio ambiente y de Economía y Hacienda, que no aprobaron las propuestas de AENA y no las sometieron al Gobierno.

Entiendo yo que el contenido político de la pregunta del señor Camisón, sustanciada no sólo aquí al socaire del debate presupuestario, no relativo al 95, porque estamos hablando del 93, sino de forma insistente y reiterativa en otras preguntas, es si cree que procede que a las compañías aéreas se les aumente una cantidad adicional; él la ha valorado en su pregunta, me pregunta a mí que en cuánto la valoro yo, y yo la valoro en cero, puesto que no fue aprobada, y por lo tanto lo no cobrado, al no estar autorizado, fue cero. El la valora, creo recordar si no me falla la memoria, en 1.100 millones, haciendo una cuenta muy fácil: del orden de los 20.000 millones, el 5 por ciento es del orden de 1.000 millones. Entonces, entiendo que lo que está pidiendo el Grupo Popular es que a las compañías aéreas se las suba 1.000 ó 1.100 millones el año 93. Vuelvo a insistir que, con independencia de esta dimensión política, hay el problema legal de si sea correcto hacerlo o no hacerlo, y eso, insisto, será sustanciado de una contestación a una pregunta por escrito que me imagino que el Gobierno remitirá al señor Camisón. Pero no quería dejar pasar la oportunidad de decir que lo que quiere el Grupo Popular es subir las tasas de aterrizaje, que repercuten directamente en las compañías aéreas con una situación económica muy difícil y, en última instancia, en los usuarios del transporte aéreo, con los inconvenientes que tienen para el turismo, etcétera. Se ha debatido, y en esta ley de presupuestos se recoge, por ejemplo, el cambio del IVA para el transporte aéreo, que ha sido una reivindicación reiteradamente hecha por el sector del transporte aéreo. Ahora, si el Grupo Popular tiene otros puntos de vista y los propone al país, en materia de política de transporte aéreo, como el señor Presidente en alguna ocasión me ha dicho que parezco más Diputado frustrado o Diputado que vuelve que Presidente de AENA...

El señor **PRESIDENTE:** ¡Qué buena memoria tiene! Y lo interpreto no como rencor por su parte sino simplemente como anécdota curiosa en su día.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AENA** (Abejón Adámez): En cuanto a la séptima pregunta del señor Camisón, se refiere al blindaje de los altos cargos de AENA.

Le tengo que decir al señor Camisón lo siguiente: punto número uno, el Presidente de AENA, como él sabe, es un cargo político designado por el Gobierno y obviamente no tiene ningún blindaje. Se da la característica adicional de que el Presidente de AENA es funcionario público en situación de servicios especiales y naturalmente no tiene ni Seguridad Social ni ninguna otra ventaja que podría suponer si yo no tuviera esa condición, y naturalmente, cuando sea cesado de mi cargo, espero que por un Gobierno socialista, retomaré mis labores docentes.

En cuanto —si la memoria no me falla— a cinco o seis personas que ocupan cargo de director general o de director corporativo en AENA, le diré que sus sueldos son parecidos a los de directores generales de la Administración central del Estado y que no tienen blindaje propiamente dicho, sino una cláusula por la que pueden permanecer, caso de ser cesados, en la organización o recibir una indemnización, que, si no me falla la memoria, es del orden de 1,4 el salario anual. Este acuerdo es previo al decreto del Gobierno sobre el particular, pero da la casualidad de que no tuvimos que cambiarlo cuando salió el decreto. Y lo que más gracia me hace, si es que tuviera gracia la pre-

gunta del señor Camisón, es que esta pregunta ha sido contestada por escrito y la ha leído el señor Camisón. La reitera única y exclusivamente para elevar el nivel del debate presupuestario, que tiene evidentemente altos quilates cuando él interviene.

De la pregunta de los vehículos ya he dicho que no recuerdo. En cuanto a la pregunta de la factura vuelvo a insistir que es una pregunta reiterativa que el señor Camisón hace sobre una factura de unos pocos cientos de miles de pesetas referida a la reparación de un vehículo contra incendios. No recuerdo muy bien y aunque el señor Presidente diga que mi memoria es buena.

El señor **PRESIDENTE:** Es excelente.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AENA** (Abejón Adámez): ... no recuerdo tanto y prometo formalmente que recabaré los datos que me pide el señor Camisón sobre la investigación al respecto.

La décima pregunta se refiere a un tema que también ha sido objeto de pregunta parlamentaria y en cuyo detalle, por lo tanto, no voy a entrar, entre otras cosas porque se refiere a la ejecución de alguna sentencia, etcétera, y prefiero que reciba cumplida contestación. Lo que sí quiero decir es que al final su pregunta trae causa de una decisión política y empresarial de este Presidente, de la que me siento muy orgulloso, y que si SS. SS. no están suficientemente aburridos y cansados a estas alturas del debate me permitiré sintetizar brevemente.

Cuando se crea AENA, uno de los pequeños asuntos que se encuentra es que las concesiones de aparcamiento en varios aeropuertos —los que ha señalado el señor Camisón y alguno más— están en una situación de conflicto, porque en algunos están vencidas las concesiones y sin embargo están recurridas por el concesionario; en otros se encuentran en una situación de pleito en cuanto a las cuantías de la concesión; en algún caso hay hasta una sentencia penal sobre alguna persona. Ante esa situación el Presidente de AENA tenía dos opciones: una, la política del avestruz y dejar que siguieran los pleitos y las discusiones —en algún aeropuerto se estaba aparcando gratis; en otro se estaba cobrando por el concesionario el peaje del aparcamiento y no se pagaba el canon, etcétera— y seguir manteniendo la bola jurídica y los pleitos *per saecula saeculorum* o, dos, aprovechando la nueva situación jurídica y la mayor autonomía que tenía el ente, ir a una solución de cancelación de concesiones y clarificación de todo el tema. Como consecuencia de esa decisión, todas las concesiones de aparcamientos son explotadas ahora por AENA y son una fuente de ingresos de varios miles de millones de pesetas anuales. Evidentemente, como siempre que se trata de liquidar una situación que ha sido objeto de litigios y discusiones varias, es probable que no hayamos cerrado todos los casos, y es evidente que puede haber algunos como aquel por el que pregunta el señor Camisón, en el que tengamos pendiente alguna cosa.

El tema de la pregunta número 11 ha sido también objeto de una pregunta parlamentaria por parte del señor Camisón, creo recordar, o por lo menos he leído en la prensa que la había hecho, porque siempre me entero por la prensa de las preguntas que hace el señor Camisón, antes de que me lleguen por el cauce normal.

El señor **PRESIDENTE:** Hace preguntas muy interesantes.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AENA** (Abejón Adámez): Hace preguntas muy interesantes y desliza siempre la niebla de una duda. Yo le señalaría que esta pregunta es muy fácil o muy difícil de contestar. Es muy fácil de contestar: no se ha hecho la obra del edificio de servicios en el aeropuerto de Palma de Mallorca. Por tanto, no se ha hecho, no se ha adjudicado y no hay nada que decir. Pero, evidentemente, el señor Camisón preguntaba más cosas. En realidad, la pregunta del señor Camisón es más o menos: dígame usted qué pasa del edificio de servicios del aeropuerto de Palma; dígame usted cómo se ha constituido o si no se ha constituido todavía la empresa mixta que va a hacer la inversión y que va a explotar, en régimen de concesión, el edificio; dígame usted, si es una empresa mixta, en qué proporción participa AENA y en qué proporción participan empresarios privados; y, en último extremo, explíqueme si durante el proceso de tramitación del expediente alguno de los miembros del consorcio que concursaban ha cambiado y si eso altera la tramitación administrativa.

Como ustedes comprenderán, es una constelación de cosas las que pregunta el señor Camisón, aunque haciéndolo de una forma velada, por lo que, vuelvo a insistir, tendrán SS. SS. que esperar a la última entrega, por escrito, en contestación a la pregunta. En lo que sí quiero insistir, primero, es en que no hay tal obra. Lo que hubo es un concurso para constituir una sociedad mixta entre AENA y un inversor privado y ese inversor privado está constituido. Quiero anunciar que la publicidad sobre el concurso fue suficientemente importante; apareció en el boletín oficial, en el «Diario Oficial de las Comunidades», debido a que en Palma nos beneficiamos de fondos Feder y porque, además, dada la naturaleza novedosa del proceso era importante publicarlo de forma bastante abierta. El grupo adjudicatario, que va a tener una participación del 70 por ciento en la sociedad mixta, fue un grupo nucleado en torno a capitalistas americanos, expertos en el tratamiento de algunos de los negocios que van a ir en el edificio de servicios, concretamente hoteles y alquiler de oficinas, además de un aparcamiento, y durante el proceso una de las sociedades minoritarias dentro del consorcio se apeó, porque estaba en una situación económica bastante difícil. El señor Camisón y la opinión pública tuvieron noticia, en una versión bastante desdichada a través de la prensa de esta separación de una compañía pero la situación quedó suficientemente clara y hay dictámenes jurídicos que dan absoluta fe de que el cambio de esa participación minoritaria no altera la tramitación administrativa ni el contenido sustancial del negocio jurídico a que nos referimos.

Concretamente, el señor Camisón no debe leer bien o sus informantes no tienen el nivel de documentación adecuado, y creo que anda buscando tres pies al gato porque

en su pregunta dice: ¿qué participación es la de AENA? La participación de AENA es exactamente el 31 por ciento y la del socio privado el 69 por ciento. El señor Camisón cree que eso entra en contradicción con un artículo de los estatutos de AENA en el que se dice que en el caso de que la creación de una sociedad para la explotación global de un aeropuerto se constituya, en ella deberá tener mayoría el Ente Público. No estamos en ese supuesto, sino que estamos en el supuesto de la explotación de un negocio particular. Pero, vuelvo a insistir, el tema es apasionante, no podía dejarlo pasar y ruego al señor Camisón y a todos ustedes que tengan paciencia para que el final de la película de Palma de Mallorca la vean en el «Boletín Oficial de las Cortes».

La pregunta doce se refería a dos cosas que casi han sido discutidas en alguna de las intervenciones parlamentarias. Decía que hay continuos retrasos en el aeropuerto Reina Sofía, y curiosamente un digno representante de la oposición, Presidente del Cabildo de la Isla de Tenerife por más señas, ha desmentido paladinamente al señor Camisón diciendo que el funcionamiento de los aeropuertos canarios y de los de su Comunidad Autónoma en particular está constantemente mejorando y que se encuentra bastante satisfecho de ello. Me alegro infinito de que se me ahorre la contestación, y lo único que quería decirle es que, evidentemente, hace varias semanas, no recuerdo cuánto, hubo un día en que un radar que tenemos en el aeropuerto de Barcelona quedó fuera de servicio, y si los informantes del señor Camisón andan despiertos, cuando se tienen cuarenta instalaciones aeroportuarias, cinco centros de control y cientos de ayudas a la navegación en el territorio nacional, entran y salen de servicio y hay instalaciones que tienen problemas con cierta frecuencia. Precisamente los sistemas están previstos para que los procedimientos entren en funcionamiento cuando haya alguna alteración y sin mayor problema se solventen.

Lo de Barajas. ¿Tengo que contar también lo de Barajas? Porque lo estamos contando reiteradamente. Voy a ser escueto y, además, me sirve para hacer propaganda de mi Gobierno, de mi Grupo Parlamentario y del Ente Público AENA que yo gestiono.

El señor **PRESIDENTE:** Lo cual justifica perfectamente que el señor Camisón tendrá derecho por alusiones a contestarle a usted ahora cuando termine.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AENA** (Abejón Adámez): Lo siento por SS. SS. porque se alargará la sesión.

Como todas SS. SS. saben, el aeropuerto de Madrid-Barajas es un aeropuerto que concentra prácticamente el 20 por ciento de nuestro tráfico. El año 1992-1993 nuestro tráfico se movía en los 81, 82, si se considera tráfico comercial y no comercial, los 83 millones de pasajeros, y con el incremento que hemos tenido este año acabaremos en los 90 millones más o menos a final de año. El 20 por ciento de ese tráfico pasa por Madrid, lo cual no solamente tiene importancia numérica, por los 18 millones de pasajeros que tenemos ahora, sino porque al tener su base en este aeropuerto la compañía aérea más importante del país y por otras muchas causas, el funcionamiento de Barajas repercute en todo el sistema de transporte aéreo español. Sin embargo, por distintas razones, porque es un aeropuerto cuyos edificios terminales han sido construidos en distintas épocas de la historia, sin completarse debidamente la integración de unas etapas con otras, por obsolescencia tecnológica, etcétera, su capacidad ha quedado reducida.

En consecuencia, hace ya varios años el Gobierno de la nación, y con cierta participación de la Comunidad Autónoma de Madrid, reelaboró el plan director del aeropuerto. El plan director del aeropuerto es, como todo plan director, un proyecto de máximos que fija el posible desarrollo hasta bien entrado el siglo XXI y que hablaba hasta de alcanzar posiblemente 80 millones de pasajeros, etcétera. Naturalmente, como SS. SS. saben, la función de AENA no alcanza a ser autoridad aeronáutica ni a hacer planes directores, sino simplemente a desarrollar a corto o a medio plazo los planes de inversiones que le corresponden como operadora del sistema. Por consiguiente, el plan que tenemos ahora y que fue autorizado por el Gobierno hace ya dos años se refiere exclusivamente a la ampliación del aeropuerto de Barajas en el horizonte de la mitad de la segunda década del siglo que viene, hacia el 2010, 2015, por tanto válido para 40 millones de pasajeros, y que incluye dos etapas completamente distintas: una, desarrollo, mejora, ampliación de las instalaciones actuales. Eso supone haber cambiado la plataforma, supone una nueva zona industrial y de carga y supone remodelar completamente los terminales actuales. En esa primera etapa estamos invirtiendo 45.000 millones de pesetas, prácticamente el 80 por ciento de esos trabajos estará concluido en el año que viene y una parte menor se completará hacia el año 1996.

Una segunda fase consiste en la construcción de una nueva pista, paralela a una de las actuales, la que va de norte a sur, y un nuevo sistema de edificios terminales. Esa es una inversión que supera los 100.000 millones de pesetas, incluidas naturalmente las voluminosas expropiaciones que hay que realizar y que llevamos muy avanzadas. Las expropiaciones de esa segunda fase están muy avanzadas, está terminado el proyecto de pista y pendiente de licitación, simplemente de que el informe sobre impacto medioambiental esté concluido, sin el cual no se puede licitar. Están hechos los estudios previos, con una de esas asistencias técnicas, y los trabajos previos al proyecto en cuanto al edificio terminal.

Si se descarta una cierta lentitud en el proceso de expropiaciones y la no conclusión de las cuestiones relativas al impacto medioambiental, se puede decir que el desarrollo de la ampliación de Barajas en cuanto a la primera fase está muy avanzado y la segunda fase, con medio año o un año de retraso.

En cuanto al aeropuerto de Cuatro Vientos, la prensa se ha hecho eco de nuestros proyectos de ampliación en el citado aeropuerto. El aeropuerto de Cuatro Vientos no tiene demasiado interés comercial, pero tiene enormes encantos aeronáuticos. Los historiadores de la aviación dicen que fue el primer aeródromo español. Numerosos pilotos aficionados, escuelas, etcétera, lo usan. Si el tráfico se con-

gestionara en Barajas, podría ser utilizado, por ejemplo, para la aviación ejecutiva, etcétera. Por lo tanto, tenemos el proyecto de ampliar y mantener en las mejores condiciones posibles el aeropuerto de Cuatro Vientos que, por otro lado, desde el punto de vista comercial, es deficitario.

Ha habido un momento en el que el plan director del aeropuerto de Cuatro Vientos y nuestros proyectos de ampliación podían chocar con los intereses del vecindario, los planes de expansión y el PAU que tiene el Ayuntamiento de Madrid para la zona. Naturalmente, entramos en una fase de negociación entre el Ayuntamiento de Madrid y el Ente Público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, en la que armonizamos los intereses aeronáuticos con los urbanísticos. En estos momentos, el aeropuerto no sólo no supone una amenaza para los planes de expansión urbanística del Ayuntamiento de Madrid, sino que se integra perfectamente en el medio ambiente urbano y natural de forma armoniosa. Vuelvo a insistir en que es un aeropuerto en el que los intereses estrictamente comerciales quedan postergados respecto a estos aspectos de tipo histórico, de desarrollo de la aviación general, de integración en el medio urbano.

La pregunta 14, por su propia naturaleza, es imposible que se la conteste porque creo que el señor Camisón pide los gastos de personal, de funcionamiento, las inversiones, etcétera, de los cuarenta aeropuertos españoles. Llevo aquí una simulación de las cuentas, pero me imagino que los señores Diputados están absolutamente derrotados y cansados a estas horas y es más un tema para lectura y estudio.

Yo únicamente me permito un comentario político y es que el modelo español de explotación de las infraestructuras aeronáuticas se basa en dos o tres pilares sustanciales. Uno, carácter público, con lo cual el *cash-flow* que se genera es reinvertido en el propio sistema y no es necesario pagar al accionista, en este caso el Ministerio de Hacienda, que naturalmente lo reinvierte. Dos, integración de dos subsistemas muy complejos y constantemente interactivos, como es el de los aeropuertos y el de la navegación aérea, de forma que funcionen sinergéticamente y evitemos muchos problemas de desacoplamiento, retrasos, etcétera. Y tres, explotación conjunta de una red aeroportuaria en la que hay aeropuertos en los que la cuenta de resultados simulada si fueran independientes, porque no existe cuenta de resultados separada, es positiva y numerosos aeropuertos en la que es negativa. Tenemos algunos aeropuertos cuyo nombre omito, pero que SS. SS. podrán leer en su momento, en los que perdemos 1.000 millones de pesetas al año. Esta es una organización que después de tener pérdidas de ese tipo en algunos aeropuertos totaliza beneficios de siete mil millones de pesetas. El principio de solidaridad y de gestión integrada permite poder soportar esas pérdidas en aras de la integración del territorio nacional, en aras de la utilidad pública, en aras del servicio público. Ruego a SS. SS. que cuando lean las cuentas las lean con cariño y presten atención a este mensaje que no podré transmitir en el papel. Una lectura sesgada de esas cuentas (que vuelvo a insistir son simplemente simulaciones de lo que pasaría si fueran separadas) puede llevar a la idea de que unos están soportando a otros y de que eso es inconveniente.

Sus señorías con su superior criterio político de representantes de la soberanía popular única de la nación española, podrán interpretar esas cuentas. Sólo quiero hacer el comentario de que si se cerraran algunos de los aeropuertos deficitarios, lo cual, desde una óptica excesivamente monetarista y liberal podía parecer una solución, se cometería un error importante, porque esa gestión integrada supone, entre otras cosas, que en aeropuertos que son localmente deficitarios se generan tráficos que van a los aeropuertos «superavitarios» en los que se pueden conseguir ingresos procedentes del tráfico generado en esos aeropuertos pequeños con coste marginal nulo.

El tema es muy complicado y encarezco a SS. SS. (ruego disculpen la pedantería profesoral) el estudio detenido y pormenorizado de esas simulaciones de cuentas, que no son cuentas reales, porque no las tenemos. Las cuentas reales no las tenemos puesto que sólo tenemos un ente público.

El señor Camisón me pregunta por las cuentas acreedoras de AENA, los deudores de AENA. No puedo por menos que decir que no tengo aquí las cuentas. Algunas me las sé de memoria, pero trataré de omitirlas para no cansar a SS. SS. y para no pecar de imprudencia política. Se las mandaré por escrito. Sólo quiero señalar que el ardor político a lo mejor crea inconvenientes a alguna empresa importante que es soportada en parte por los Presupuestos Generales del Estado. A lo mejor aquí me estoy saliendo del tiesto, pero si el señor Camisón me permitiera que le diera la información en privado, se lo agradecería, porque es prolija, o complicada y probablemente su estudio en una conversación privada nos evite su aparición en un documento escrito. Que cada palo aguante su vela y sus responsabilidades políticas.

Nada más, señores Diputados. Señor Presidente, muchas gracias y ruego se me disculpe mi vehemencia y exceso verbal.

El señor **PRESIDENTE:** Yo no había captado eso; simplemente había captado alusiones, tono irónico, propaganda política, lo cual me hace darle la palabra al señor Camisón para que, parlamentaria y democráticamente, diga lo que crea oportuno después de su intervención.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Señor Presidente, le agradezco la oportunidad que me da para empezar diciendo que el Presidente de AENA, otra vez, ha venido a esta Cámara para discutir de Diputado a Diputado. Se equivoca sencillamente porque no lo es; él es Gobierno. Yo sí soy Diputado y he estado ejerciendo lo que me ordena la Constitución española, que es controlar al Gobierno y, dentro de él, a usted. Parece que usted no encaja eso, no por hoy, porque ya nos tiene acostumbrados en actuaciones anteriores que acaban, como hemos visto, según su definición, en vehemencias verbales o en lecciones profesorales o en mucho más

No, señor. Yo estoy aquí como Diputado con unos presupuestos y ante un organismo importante como es AENA,

al que respeto, para intentar enterarme a fondo de todo. Los juicios de valor los ha hecho usted, usted exclusivamente, metiéndose a opinar de cuestiones de las que no sabe ni siquiera lo que yo pienso. Haciendo caso omiso de que su misión es contestar e informar, se ha pasado a hacer juicios de valor y, por supuesto, se ha equivocado de cabo a rabo.

Señor Presidente, me acusa de que soy reiterativo en contestar, y usted es reiterativo en no contestar. Vamos a ir al terreno que usted ha querido. Se ha metido en un terreno muy peligroso, porque ha entrado en cuestiones en las que un miembro del Gobierno no debiera entrar nunca; no debiera hacerlo nadie, y menos un miembro del Gobierno. Queda constancia en el «Diario de Sesiones» de su aseveración de que son posibles varias contestaciones a una cuestión planteada; la que viene oficialmente firmada por el Ministro, la que responde a una iniciativa, o la que responde a una contestación suya. No; la verdad es única la diga Agamenón o la diga su porquero. Es única. Usted no puede transformar una misma verdad y decir lo contrario si la dice aquí o viene a través de una iniciativa. Usted nos ha dicho, y ha quedado constancia, que ese error es posible estando usted en el Gobierno. Eso ha quedado escrito ahí, y si no, a continuación lo desmiente.

Hemos asistido atónitos —yo por lo menos— a un ensalzamiento, como si fuéramos retrasados mentales, de los atrasos de las obras en AENA. No pasa nada; se puede retrasar en todo el Gobierno, pero en AENA no importa que se retrasen porque no se pierden los decréditos. Pero ¿es que usted no cree que es pérdida, que es perjuicio para el ciudadano español, el hecho de que esa mejora, que debería estar acabada y rindiendo, no lo esté? Ahí tiene usted el perjuicio de antes, del que presume. Aquí ha tratado de demostrar que hay que ensalzar los atrasos en AENA, cuestión que no se sostiene por lógica ni de pie, a pesar del tono profesoral que ha empleado.

Respecto al gravísimo problema que sufre el control aéreo en los veranos, no coinciden sus manifestaciones con las del Ministro, que este verano en el momento cumbre del problema decía lo contrario. Ahora veo que la postura del Gobierno —usted lo ha dicho—, que debe ser la del Gobierno completo, es la resignación ante este asunto puesto que no depende de nosotros, sino de ejecutivos franceses o europeos. Dependerá de ellos, pero cabrá una gestión ejecutiva del Gobierno para acercarse a ellos y tratar de buscar solución a un problema serio que padecen todos los aeropuertos y, sobre todo, el de Palma.

En cuanto al 5 por ciento de las tasas de aterrizaje no cobradas, ha sugerido que iba a contar los entresijos. No; ha entretejido una teoría extraña intentando ocultar la verdad. La verdad es que los Presupuestos de 1993, que es una Ley con todas sus consecuencias, superior a cualquier decreto, obligaban a cobrar ese 5 por ciento. Yo los habré calculado mal, por eso le rogaba que los aplicara, pero obligaba a cobrarlos y usted no los ha cobrado. En la contestación oficial —que dudo si es verdad o no— se me dijo que era porque había un decreto «non nato» que autorizaba a no cobrarlos. Hoy ha dicho una cosa de la que queda constancia, y es que el peligro de lanzarse a este debate político tiene sus consecuencias. Ha quedado constancia de que una de las razones de no cobrarlo es que el año 1993 era muy difícil económicamente. Siendo fácil o difícil, obligaba la ley a cobrarlo y debió cobrarse.

Después, hace usted juicios de valor sobre mis intenciones. A eso no tiene derecho, en absoluto. Yo no intento, como usted ha afirmado, que se cargue a las compañías que paguen eso. En absoluto. No es ésa la intención política de mi Grupo. Es mucho más sencilla y lógica, es exigir responsabilidades políticas a quienes tuvieron que cobrarlo y no lo hicieron, cuando la razón que se nos da es que había un decreto que está escrito, negro sobre blanco, que iba a hacer lo que usted dice, pero que no estaba aprobado. Quede claro que a la hora de enjuiciar usted lo que yo pienso se ha equivocado de cabo a rabo. En absoluto quiero implicar ese cobro a las compañías. Tendrá que responder de eso. Y si usted quiere ese debate, lo haremos con todas las consecuencias. Pediremos una comparecencia del propio Ministro para estudiar a fondo esta cuestión. Veremos, según la legislación española, quién tiene que reponer esos mil y pico millones o los que sean. Debatiremos ante el Ministro quién responde de esa cuestión.

En cuanto a blindajes, hoy otra vez ha insistido en el oscurantismo de todo el tema. Usted ha hecho gala aquí del Grupo político al que pertenece, al que respeto, como es obvio, del Gobierno socialista, al que respeto porque es el Gobierno de todos, pero justamente quien ha hablado del abuso de los blindajes ha sido no sólo Izquierda Unida y el Grupo Popular, sino, incluso, el ex Vicesecretario General de su Partido, señor Guerra, que a raíz de estos debates en una provincia andaluza se manifestó rotundamente en contra de los abusos del Gobierno en los temas de blindaje; y eso va a misa. Por tanto, no conteste ahora otra vez con oscurantismo. Queremos que eso quede claro.

El asunto relativo a esa factura —que no es de unos cientos de miles, sino de varios millones de pesetas— lo he traído aquí porque usted mismo ha contestado que, efectivamente, dijo hace un año que yo no tenía razón y luego por escrito me dice que sí la tenía y que, efectivamente, hay una irregularidad, que se está investigando. Por tanto, quiero saberla. Así de sencillo, sin más. La afirmación de irregularidad la ha hecho usted por escrito y la tengo negro sobre blanco. La firma el Ministro señor Borrell, diciendo que hay irregularidades y que se está investigando.

Respecto a los 532 millones de los aparcamientos, usted ha contestado con circunloquios, pero la verdad última que nos interesa no la ha dicho, y es si los ha cobrado AENA o no. Es un ingreso para los presupuestos. Procederán de hace unos años, pero es un ingreso que queremos saber si se ha cobrado o no. Si no se ha cobrado, ya que usted se pone en ese tono, intentaremos, en ese tono también, investigar a fondo por qué no se ha cobrado.

Ha recurrido otra vez a la prensa y vuelve a caer en contradicciones. Dice que se entera de mis cuestiones por la prensa. Eso me anima a seguir, porque veo que causa efecto y que usted va siguiéndolo por la prensa. Veo que estoy cumpliendo, de momento, el objetivo último. En la última intervención repitió lo mismo y volvió a entrar en contradicción criticando que mi Grupo utilizara la prensa

cuando, a continuación, usted hacía lo mismo. Luego, con la prensa vuelve a reiterar cuestiones que no se compadecen con una lógica normal.

Por lo que se refiere al centro de servicios del aeropuerto de Palma, yo he visto que usted se sabe de memoria este tema y ha explicado con pelos y señales lo que yo no he dicho, lo que quiere decir que se ha estudiado mi iniciativa, con lo cual veo que estoy en el camino correcto. Pero usted ha hecho aquí un circunloquio, con una serie de vaguedades, sin decir lo fundamental, el núcleo de la cuestión, que yo no lo he dicho, pero usted me obliga a decirlo ahora, por su intervención. Si no lo hubiera dicho usted, no lo diría yo. Lo fundamental es que uno de los partícipes en esa empresa de construcción era el señor José Ramón de la Torre Escandón, militante socialista, acusado públicamente de comisiones en favor del Partido al que usted pertenece. Eso se ha dicho y ése es el tono. A raíz de que estaba incluido y adjudicado, se le sacó a este señor y ahora se va a hacer la obra sin este señor. Luego, había un tema político; no me diga que no lo había. ¿Por qué no ha comentado usted todo, por qué solamente ha hecho el circunloquio de ir a lo que a usted le interesaba?

Para terminar, ha metido usted a un compañero canario en una aseveración que yo no le he oído en absoluto. Vamos a leer despacio el «Diario de Sesiones» y lo vamos a leer en las islas Canarias. La postura que yo he defendido es que mi Grupo, de acuerdo con los defectos que tiene el aeropuerto Reina Sofía, no está de acuerdo; se acumulan unos atrasos, por lo que instamos al Gobierno a que, a través de los presupuestos, se corrijan. Nada más. Eso he dicho yo. Y al Diputado canario yo no le he oído decir que esté satisfechísimo y que el funcionamiento del aeropuerto Reina Sofía es perfecto. Usted le ha adjudicado algo que yo no le he oído decir. Aquí van a estar las tres versiones: la del Diputado de Coalición Canaria, la mía y la de usted, y vamos a debatirlo un día en las mismas islas Canarias.

Termino, señor Presidente. Aquí no se puede venir amenazando con nada respecto a decirme cosas en privado. A mí las cosas se me dicen públicamente, y punto. No tiene usted por qué decirme que tiene que contarme cosas en privado. Estamos en un debate político, que yo he querido llevarlo en los presupuestos, que he sido absolutamente correcto y el que ha llevado el debate a este tono ha sido usted, porque ha venido aquí a debatir de Diputado a Diputado. De momento, es eso. En vista de lo que ha ocurrido, yo presentaré este debate a mi Grupo y ya veremos qué medidas tomamos respecto a la actuación de hoy del señor Presidente de AENA.

El señor **PRESIDENTE:** Estamos terminando una sesión muy importante de trabajo. Llevamos doce horas de trabajo, hemos tenido siete comparecencias, con participaciones muy activas de todos los grupos políticos. Otras veces he adoptado, en opinión de algunos, una postura poco ortodoxa en cuanto a llevar la Comisión, pero no me importa pues la Comisión cumple sus objetivos y trato, en momentos determinados, cuando llevamos doce horas de trabajo, de suavizar las cosas. Recuerdo a los señores Diputados que tienen perfecto derecho a seguir debatiendo hasta la hora que quieran, y yo estaré aquí. Ahora bien, ruego que se haga un esfuerzo, conscientes de que llevamos doce horas debatiendo, con distintas personalidades de la Administración, con distintos conceptos y temas muy importantes.

¿Que le doy la razón, y no porque sea de mi Partido, al señor Camisón? Se la voy a dar probablemente también al señor Demetrio Madrid, por la sencilla razón de que tendrá sus argumentos. Tengo también mi criterio sobre la postura del Presidente de AENA, señor Abejón, pero respeto el Reglamento de este Parlamento. Aunque seamos seis Diputados en estos momentos, esto sigue siendo la Cámara, sigue siendo la Comisión de Infraestructuras de este Parlamento que está estudiando a fondo las perspectivas de los presupuestos, para darle a la sociedad lo mejor que se pueda consensuar entre todos los grupos políticos.

Rogaría que, a pesar de las 12 horas, se bajara un poco el tono de la Comisión, que todo el mundo tiene derecho a que esas alusiones le ofendan a título personal, a título de partido y a título de otras personas que están ausentes. Con esa matización, para ver si tengo capacidad de persuasión para que el tono baje un poquito porque todos estamos cansados, Demetrio Madrid tiene la palabra.

El señor **MADRID LOPEZ**: Señor Presidente, siguiendo sus recomendaciones, yo quería hacer dos advertencias al socaire no solamente de esta comparecencia de los altos cargos, sino de todo el día de comparecencias en esta Comisión.

En primer lugar, señor Presidente de AENA, quiero expresar en su persona —le ruego que lo haga extensivo a los compañeros que le han precedido— el agradecimiento del Grupo Socialista por la explicación de los presupuestos que corresponden a cada uno de sus departamentos y agradecérselo de una manera firme y clara, porque, como acaba de manifestar el señor Presidente, ha sido una información exhaustiva.

Quiero pronunciar algunas palabras a propósito de este pequeño incidente, que no tiene importancia (en la vida parlamentaria hay que estar en disposición de asumir las posiciones, por muy encontradas que puedan ser), no es una cuestión de orden, pero sí de ordenación del debate que, por supuesto, el señor Presidente no tiene ninguna culpa.

Yo he venido observando en esas 12 horas (prácticamente sin levantarme de este asiento), tal como establece el orden del día, la intervención de los altos cargos para aclarar las cuestiones que proporcionen a los grupos y a los Diputados la capacidad de presentar las enmiendas correspondientes a los Presupuestos, que se debatirán, lógicamente, en Ponencia y en Comisión; y he visto, señor Presidente, cómo, a propósito de este asunto, se ha ido metiendo de matute lo que pueden ser comparecencias específicas de los altos cargos para la explicación correspondiente de cuáles son sus políticas, de tal manera que en algún momento me ha parecido estar en un debate de investidura o de control general sobre el Gobierno o del estado de la Nación. En esa cuestión deberíamos rebajar, como usted muy bien dice, el tono y ceñirnos a lo que corresponde este mo-

mento procesal, que no es, ni más ni menos, que la información numérica, es decir, la explicación de aquellos datos que supongan información para que los Diputados y los grupos podamos hacer el juicio de valor y, por tanto, la decisión final a la hora de presentar las enmiendas correspondientes.

A mí me parece que parte de algunas intervenciones que ha habido aquí, no solamente con la presencia del señor Presidente de AENA, don Manuel Abejón, sino en anteriores —usted ha tenido que llamar la atención con ese sentido candoroso y de buen compañero del Parlamento—, se han desviado intentando introducir de socaire, de matute, manifestaciones que venían a ser mucho más de tipo político. Aunque esta Cámara lo es desde luego, no es el momento procesal adecuado, y usted lo sabe muy bien. Hay que explicar numéricamente a qué corresponden; en todo caso, cuál ha sido la situación del presupuesto anterior, y ello nos dará lugar al debate político propiamente dicho que corresponderá a la Ponencia y a la Comisión.

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

El señor **PRESIDENTE DE AENA** (Abejón Adámez): Señor Presidente, voy a intervenir por última vez en esta sesión.

Yo quisiera hacer un levísimo comentario de las palabras que sobre su condición de Diputado me ha dirigido el señor Camisón. Quiero testimoniar mi máximo respeto a la Cámara, mi máximo respeto a la soberanía popular encarnada en el conjunto y en cada uno de los señores Diputados, y mi modesta condición de servidor público, sin esa categoría de Diputado que ostenté en otra legislatura, pero no en la presente. Pero entiendan SS. SS. —y pido disculpas si extrapolo mis competencias— que si a un responsable político se le sienta en esta Comisión y se le hacen preguntas absolutamente concretas y administrativas, las contestaciones serán igualmente administrativas. Si tienen contenidos políticos y se trata de traer causa de sus contestaciones para censurar una política, general, evidentemente la condición de responsable político prima sobre la de responsable administrativo, e inevitablemente se llega a una polémica. De todas formas, los señores diputados gozan no sólo del alto privilegio de representar a la soberanía popular, sino también de una pequeña ventaja, como es la inmunidad parlamentaria, cosa que los que no ostentamos esa categoría y esa representación no tenemos y, por tanto, si nuestra vehemencia o nuestra imprudencia nos llevan a decir cosas inconvenientes nos pueden demandar, no sólo políticamente sino ante los tribunales.

Paso a contestar muy rápidamente, y ruego al señor Camisón que no vea afán de polémica en mis contestaciones. Yo no he dicho que ante una misma cuestión se puedan suscitar distintas contestaciones, ambas verdad. Lo que he dicho es que contestando verbalmente, de memoria y sin ostentar la representación del Gobierno a su más alto nivel, podría decir cosas aquí que, siendo verdad o solamente opinión mía, no fueran sustentadas por el Gobierno. Eso es lo que he dicho y estoy dispuesto a reiterarlo. Es decir, desgraciada o afortunadamente, el Gobierno tiene más altos representantes que ostentan la responsabilidad política a un nivel que yo no puedo alcanzar; por tanto, mis opiniones podrían no coincidir con ellos.

En cuanto a los hechos, estoy seguro de que, en tanto en cuanto yo los recuerde fidedignamente y el Gobierno los transmita de esa manera, corresponderán a la verdad. Si S. S. quiere, con habilidad dialéctica, retorcer mis torpes palabras, no puedo sino pedir disculpas. Ese es el caso del retraso de las inversiones. Tenemos apreciación distinta sobre la importancia o la gravedad de un cierto ralentizamiento en las inversiones. Su señoría está en su perfecto derecho a discrepar y probablemente no le falte razón en alguna apreciación sobre mis comentarios.

Lo que no he dicho yo en ningún caso es que, ante los problemas de control del tráfico aéreo en el Mediterráneo y en Mallorca, la actitud del Gobierno sea la de resignación. He dicho claramente que AENA, en sus presupuestos y en sus capacidades, no puede pagar a los controladores de Aix-en-Provence, ni hacer inversiones en su centro de control, ni presionar al Gobierno francés ni nada por el estilo. Varios gobiernos europeos, no sólo el español sino también el alemán o el británico, estaban negociando intensamente y discutiendo las soluciones políticas y técnicas que hay sobre el tema. Resignación, ninguna.

Para su conocimiento le diré, señor Diputado, que este verano ha habido días en Palma de Mallorca que se han procesado tráficos del orden de los 100.000 pasajeros día, que es poco más o menos el tráfico que tiene de media el aeropuerto de Heathrow. Quiere decirse que se han procesado con eficacia y con éxito unos volúmenes de tráfico muy importantes y ajustados a las necesidades turísticas del aeropuerto, y se ha hecho en el espacio aéreo, lo cual tiene algún mérito, no seguramente de los gestores, sino de los responsables.

Respecto a las tasas, insisto en todo lo que he dicho, y he anunciado que los vericuetos y las dificultades legales quedarán explicadas por escrito. En cuanto a la razón política, insisto en ella. El Gobierno decidió no subir esa tasa porque las condiciones económicas no correspondían a esa subida de tasa. Lo que no sé es cuál será la decisión última, si se entra en este debate, porque no me corresponde.

Referente a lo del blindaje, señor Camisón, le he dado los datos de los blindajes que hay en AENA y he reproducido textualmente la comunicación escrita que se hizo en su día; además, el Gobierno hizo una comunicación que se refería no sólo a AENA, sino a todos los entes y organizaciones públicas. En lo que respecta a AENA me cabe la satisfacción, primero, que a mí personalmente no me afecta el blindaje, sino sólo a profesionales que era necesario reclutar del sector privado en algún caso; y segundo, cuando ha salido un decreto del Gobierno reglamentando el tema, no nos hemos visto en la necesidad de cambiar la situación ni de tomar ninguna medida, porque estaba ajustado a los propósitos del Gobierno.

No quiero insistir en el tema de la factura, ni en el tema del aparcamiento, ni en el tema de la Prensa. Lo que sí quiero decir es que desmiento rotundamente las informaciones de prensa, de las que el señor Camisón se hace eco,

sobre cualquier relación de la decisión tomada en su momento por el Consejo de Administración de AENA con la presencia o no del señor De la Torre en una compañía en la que tenía una representación minoritaria en el consorcio y que, además, ni siquiera la tenía ejecutiva en ese momento, sino en intención de compra; pero por escrito, insisto, tendrá cumplida satisfacción del tema el señor Camisón.

Sobre Tenerife no vuelvo a insistir, pero sí quería decir una cosa. Yo no tengo inmunidad parlamentaria y el señor Camisón ha dicho que no le puedo amenazar. No he amenazado a nadie. He dicho que la contestación por escrito a la pregunta sobre las deudas que tienen algunas organizaciones y entidades con AENA yo preferiría, si el señor Camisón me hace la gentileza de admitirlo, dárselas privadamente a él en vez de mandárselas por escrito. No es ninguna amenaza, ni mucho menos. El parece que rechaza esa información y se las mandaré por escrito.

A este respecto me permito una última consideración, con muchísimo respeto a la Cámara, y es que creo que SS. SS. tratan con demasiada dureza a los representantes de entidades que no son exactamente una dirección general o una secretaría de Estado, sino que son entes anfibios, que se mueven entre lo público y lo privado, y algunas de las informaciones y algunos de los datos pueden tener problemas de tipo comercial o de tipo empresarial. Yo, desde luego, en este sentido estoy absolutamente dispuesto a dar todo tipo de informaciones, como no podía ser por menos. Pero si pudiera ser que, en algún caso, SS. SS. investigaran, visitaran o demandaran información directamente de AENA, y probablemente no sólo podríamos evitarnos trámites y complicaciones, sino que la confidencialidad de ciertos datos estaría más garantizada. Reconozco que este comentario es absolutamente opinativo por mi parte y es un desiderátum, pero no me quedaría tranquilo si no lo manifestara. Vuelvo a insistir que en este caso, dada la posición del señor Camisón, reconozco absolutamente su derecho. Le pido disculpas y le enviaré toda la documentación y todos los datos por escrito para que los conozca y los conozcan también los demás señores diputados.

El señor **PRESIDENTE:** Constato que terminamos en armonía, aunque a una hora muy tardía. Además, queda muy claro que el señor Abejón se ha prestado a dar toda la información que se le ha pedido, lo cual entra dentro del trabajo parlamentario, que es lo que queremos: no amenazas, no tribunales, sino un trato abierto dentro de esa vida parlamentaria a la que el señor Abejón está acostumbrado, que la domina y la utiliza, cuando quiere, lógicamente, con carácter ejecutivo y cuando quiere con su habilidad política, que me parece muy bien, pero contestando a las preguntas que se han formulado.

Se levanta la sesión.

Eran las diez y cuarenta minutos de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid
Depósito legal: M. 12.580 - 1961