



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 312

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 25

celebrada el viernes, 14 de octubre de 1994

Página

ORDEN DEL DIA:

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

- Del señor Presidente el Ente Público Puertos del Estado (Palao Taboada). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Coalición Canaria (número de expediente 212/001025) y Mixto-UV (número de expediente 212/000996) 9356
- Del señor Director General del Organismo Autónomo de Correos y Telégrafos (Egusquiza Manchado). A solicitud de los Grupos Parlamentarios: Popular (número de expediente 212/001068); Vasco PNV (número de expediente 212/001000) y Coalición Canaria (número de expediente 212/001026)..... 9357
- Del señor Presidente de RETEVISION (Feito Hernández). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/001067)..... 9362
- Del señor Presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Lobeto Lobo). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/001070) 9364

	<u>Página</u>
— De la señora Secretaria General de Comunicaciones (Salgado Méndez). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/001061).....	9370
— De la señora Presidenta de HISPASAT (Salgado Méndez). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 212/001065).....	9370

Se abre la sesión a las nueve y diez minutos.

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

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (PALAO TABOADA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS: CC (número de expediente 212/001025), Mx-UV (número de expediente 212/000996).**

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

Vamos a dar comienzo a la sesión de comparecencias del día de hoy, viernes. Iniciamos la primera con el Presidente del Ente Público de Puertos del Estado, don Luis Fernando Palao Taboada.

Dado que parte de los peticionarios de esta comparecencia no han podido asistir a ella y han hecho por escrito las preguntas que querían formular, daremos traslado de las mismas al señor Presidente del Ente Público para que las conteste en el plazo de setenta y dos horas, tal como está marcado por la Mesa de la Comisión.

El Grupo parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya tiene formuladas unas preguntas, le vamos a dar la palabra para que haga las preguntas que estime oportunas. **(El señor Martín pide la palabra.)**

De acuerdo con el criterio establecido por la Mesa, el señor Martín no puede hacer preguntas; sólo las pueden formular los grupos solicitantes.

El señor portavoz de Izquierda Unida tiene la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: Simplemente quería preguntarle, señor Palao, sobre la incidencia de las tarifas portuarias en los presupuestos de los diferentes servicios del Ente Público Puertos del Estado. Qué grado de financiación de los diferentes puertos se debe a tarifa, en lo que pueda ser explícito sobre cada uno de ellos, la posibilidad que existiría de rebajar las tarifas en estos puertos y la incidencia que pudiera tener en los presupuestos de los mismos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para contestar a la pregunta formulada, tiene la palabra el señor Palao.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Palao Taboada): Señor Presidente, señorías, en el ejercicio de 1994, el desarrollo del marco institucional establecido por la Ley de Puertos ha permitido que el conjunto del sistema portuario, que depende del Estado, no dependa, en el vigente ejercicio, de los presupuestos generales del Estado. Es decir, no recibimos en este ejercicio ni una sola peseta de los presupuestos generales del Estado, incluyendo entre los gastos que están asumidos por el sistema portuario el sistema de señalización marítima, que antes estaba cubierto por la Dirección General de Costas, el propio financiamiento del Ente Público, lo que era antes la Dirección General de Puertos, que también se cubría con cargo a los presupuestos del Estado, incluso un programa de clima marítimo que se financiaba con cargo al presupuesto de inversión de la Dirección General de Costas.

Todo esto en estos momentos está cubierto por los ingresos del conjunto del sistema portuario y, eventualmente, con endeudamiento en el mercado de capitales, en el programa de inversiones, pero sin recibir ni una sola peseta de los presupuestos generales del Estado.

Las perspectivas para 1995, los proyectos de presupuesto que hemos presentado, el PAIF correspondiente, para su tramitación por Hacienda y aprobación, si procede, por el Consejo de Ministros, contemplan en este ejercicio una congelación de las tarifas, una no actualización de las tarifas, y probablemente una reducción que hemos estimado en el PAIF en torno al 5 por ciento. Para el año 1995 es previsible que el conjunto del sistema portuario tenga unas tarifas que tienen que ser aprobadas, como ustedes saben, por orden ministerial del Ministerio de Obras Públicas, pero cuyo efecto recaudatorio sea un 5 por ciento menos, a igualdad de tráfico, que el que ha tenido en el año 1994.

Como el total de ingresos previsible en el año 1994 son unos 90.000 millones de pesetas, una reducción del 5 por ciento se mueve en torno a 4.500/5.000 millones de pesetas por el efecto de la rebaja en tarifas, a lo que habría que sumar, teóricamente, la eventual actualización del efecto de inflación monetaria que hubiera supuesto otro 3,5/4 por ciento, para mantener el valor de la peseta en términos constantes.

Esta es un poco la situación. Desde luego, si la evolución de los tráficos continúa hasta fin de año en los términos en que se viene produciendo, estamos moviéndonos en unas cifras de incremento del tráfico total en torno al 5,6 por ciento, de acuerdo con las últimas estadísticas del mes de agosto, esto será una realidad absolutamente constatable. Incluso cabe la posibilidad de que aumente ligeramente la bonificación.

Vamos a aprovechar, por otra parte, para modificar la estructura tarifaria, introduciendo algunas ventajas en la estructura que creemos que son necesarias, desde el punto de vista de simplificar las propias tarifas y favorecer algunos tráficos específicos que consideramos que, por razones comerciales, es necesario abordar.

Yo creo que la orden ministerial de Tarifas, en cuyo borrador estamos trabajando, este año va a ser por primera vez una Orden en la que los niveles de tarifa en los puertos se reduzcan respecto a los del año anterior.

El señor **VICEPRESIDENTE (Morlán Gracia)**: Muchas gracias, señor Palao, por la respuesta que ha dado al señor Andreu, y le hago entrega de las preguntas formuladas por el señor Chiquillo y el portavoz de Coalición Canaria, para que las conteste en el plazo de 72 horas y las entregue a la Mesa de esta Comisión.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO AUTONOMO DE CORREOS Y TELEGRAFOS (EGUSQUIZA MANCHADO). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR (número de expediente 212/001068), PARTIDO NACIONALISTA VASCO (número de expediente 212/001000) Y COALICION CANARIA (número de expediente 212/001026).**

El señor **VICEPRESIDENTE (Morlán Gracia)**: Vamos a pasar a la siguiente comparecencia.

Como quiera que están aquí los portavoces de los grupos que han pedido la comparecencia, a excepción del de Coalición Canaria, y a pesar de que no es la hora señalada en el orden del día, sería bueno empezar en estos momentos y dar la palabra a los portavoces de los grupos Popular y PNV, para que formulen las preguntas al señor Egusquiza, a quien damos la bienvenida a la Comisión. Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Director General de Correos, le saludamos con todo afecto.

Vamos a comenzar a analizar cuestiones de la seguridad en Correos. En su día se aprobó para la contratación de vigilancia, seguridad y detección de explosivos una partida de más de 1.165 millones. Analizando el presupuesto, la hemos contrastado con el pliego de condiciones del concurso, cuyo expediente es el SG009, de este año 1994, cuya denominación de servicio es Servicio, Vigilancia y Detección de explosivo a nivel nacional, donde aparece como tipo de licitación una cantidad su-

perior a 1.628 millones de pesetas. ¿A qué se debe esta diferencia? ¿Es que ha habido nuevas aprobaciones del consejo rector para este tipo de gastos en cuanto a seguridad?

Yo quería aclarar sobre todo un tema que nos interesa bastante más. Analizando el concurso de esta partida del presupuesto, vemos que el pliego de condiciones, en su apartado 10.3, establece que se entenderá que las empresas adjudicatarias deben estar al corriente en el cumplimiento de las obligaciones de la Seguridad Social mediante la acreditación de las siguientes circunstancias. Especifica los detalles e incluso dice que deben haber afiliado y haber dado de alta, en su caso, a los trabajadores que tengan a su servicio y estar al corriente en el pago de las cuotas u otras deudas con la Seguridad Social. Nos gustaría saber si, en esta adjudicación de una necesidad tan importante como es la seguridad en los centros de correos españoles, esta condición se está cumpliendo. Si no tuviera los datos, le ruego que en el plazo reglamentario que establece este tipo de comparecencia nos los remita, puesto que nos parece que es importante tener la seguridad de que el concurso se hace con arreglo a todos los cánones reglamentarios que sean precisos.

La cuestión siguiente es otro de los gastos, que se refiere a la adquisición por Correos del pabellón de Puerto Rico en la Expo 92, con un gasto del orden de 600 millones de pesetas. Analizando en el presupuesto esta cuestión, bien en liquidación de presupuestos o en perspectiva de evolución de este centro, hay una razón que nos extraña, y es la que ha dado el propio señor Ministro en el Pleno de esta Cámara cuando dice que esta inversión tan importante se ha realizado para establecer una permanente relación de cursos para asistentes de países iberoamericanos. No entendemos por qué se hace esta inversión para ese conjunto y no se hace para el resto de países de nuestro entorno europeo, al que pertenecemos.

Nos extraña también esta inversión puesto que vemos que contrasta con las carencias que hay, en general, en los centros de correos españoles, incluso en materia de seguridad e higiene en el trabajo, como lo estamos viendo permanentemente por las continuas manifestaciones y el nivel de deterioro.

En relación con el capítulo I de los presupuestos, nos llama la atención que, cuando se ha decidido por Correos adjudicar la plaza de gerente de este centro situado en la isla de La Cartuja, en lo que fue la Expo, en Sevilla, se haya dado acceso exclusivamente a los funcionarios del grupo B y C y a los del A, no. No entendemos esta discriminación en favor de los funcionarios del grupo A.

Con todo lo que establecen los buenos deseos y perspectivas de los documentos que acompañan al proyecto de ley sobre mejora de la calidad, nosotros tenemos grandes dudas, porque estamos comprobando que está ocurriendo todo lo contrario, un progresivo deterioro que están sufriendo los distintos servicios. Ya no es que lo digamos nosotros desde la oposición. Ahí están, por ejemplo, las manifestaciones de todos los empleados este verano, la conocida de 4.000 personas, el 16 de julio, en Madrid frente al Palacio de la Cibeles.

Yendo a cuestiones más concretas, nosotros hemos analizado a fondo todo el proyecto de ley y los documentos que le acompañan y vemos que hay cuestiones importantes que no quedan resueltas, según nuestro modo de entender. Por eso, le preguntamos su opinión respecto a si cree que están resueltas o por qué no están resueltas cuestiones como las siguientes: la necesidad de que, orgánicamente, Correos quede instituido. Hemos hablado muchas veces de una ley orgánica de Correos o de una ley de ordenación de los servicios postales. Ni se va a esa ley ni en la programación de presupuestos ha quedado toda la cuestión resuelta.

Vemos que tampoco se soluciona la necesidad que hay de promulgar el reglamento de aplicación, el nuevo estatuto del organismo tras la desaparición de la Dirección General de Correos. Creemos que no se dan garantías respecto a que está ahí todavía el incumplimiento de la Ley 30/1984, de la Función Pública, en aplicación al nuevo organismo autónomo. Muchas de las medidas adoptadas —y eso es noticia diaria— han tenido una incidencia grave en el funcionamiento del servicio y han propiciado una serie de irregularidades en la designación del personal de Correos. Ahí están todos los criterios que vienen exponiendo las centrales sindicales de todo signo; se viene acusando de que se sigue haciendo con criterios políticos partidistas e incluso cabe resaltar por qué se ha compuesto el Consejo rector exclusivamente con carácter político y no técnico.

No se resuelve tampoco, y no tenemos esperanza de que se resuelva, nuestra carencia de esquemas racionales en el modelo de gestión adoptado por el organismo, vemos ausencia de criterios también racionales basados en la profesionalización para la designación de los puestos de trabajo del personal del organismo y la existencia de graves deficiencias en el nivel de mecanización de los servicios, en el reaprovisionamiento y en la renovación de locales. Se vuelve a incidir otra vez en una absoluta desatención al cuerpo de telégrafos como operador público y un concesionario más del monopolio de las telecomunicaciones.

Le he hablado de una serie de cuestiones. Creo que es suficiente para ver que, al analizar los documentos que acompañan al proyecto de ley, no es lo que nosotros deseáramos.

En relación a la adquisición de edificios en el año 1994 y en lo referente al programa 521.A, entre los indicadores de construcción de edificios figura una dotación presupuestaria para 1994 de 5.600 millones de pesetas. ¿Se ha agotado este crédito presupuestario? ¿Qué edificios se han construido o están en construcción con cargo a este crédito? ¿Qué edificios se piensan construir en 1995 con cargo al crédito de 5.380 millones de pesetas? Por otro lado, para la adquisición de edificios se presupuestaron en 1994 1.700 millones, cifra, por cierto, sensiblemente inferior a la de 1993, que alcanzó, como usted sabe, más de 9.000 millones. ¿Qué edificios se han adquirido en 1994? ¿Se piensa votar esta dotación de 1994? ¿Qué edificios se ha propuesto adquirir el organismo durante 1995?

Yo sé que quizá el Director no tendrá estos datos, pero le ruego que, si no los tiene ahora, nos los envíe.

También, para mejorar los procedimientos, el presupuesto de 1994 cuenta con un crédito de 4.000 millones

para la mecanización y amortización, cuya consignación asciende a un poco más de 1.200 millones.

Respecto a esto queríamos saber qué equipos se han adquirido en cada una de las clases de 1994. ¿Se está haciendo uso de todos estos equipos o están almacenados en algún sitio sin hacer uso de ellos? ¿Se han agotado totalmente los créditos? ¿Cuáles son las previsiones de adquisición para cada uno de estos equipos durante el año 1995?

Yo tengo una serie larga de cuestiones que me gustaría plantear, pero para ahorrar a la Comisión, a la Presidencia e incluso a los servicios de la Cámara todo el esfuerzo que requieren los datos que necesitamos, si el señor Presidente está de acuerdo, le entregaría al Director la lista completa de los documentos y datos complementarios que necesitamos, no para que los conteste hoy, porque entiendo que requeriría mucho tiempo, pero sí para que nos mande los datos a la mayor urgencia posible y siempre antes de las 72 horas para que podamos tenerlos en cuenta por nuestra parte en la formación de las enmiendas correspondientes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Si es tan amable, señor Camisón, le rogaría que nos hiciera llegar el listado de preguntas relacionadas con los Presupuestos, que serán contestadas, tal y como se acordó por la Mesa, antes de las próximas 72 horas. Se las entregaremos al señor Egusquiza, para que las conteste.

Por el Grupo Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Zabala.

El señor **ZABALIA LEZAMIZ**: Quiero dar las gracias al señor Egusquiza por su comparecencia ante esta Comisión.

Me voy a referir a un tema que supongo conoce el señor Director General de Correos y Telégrafos, que es el problema que existe con la Oficina de Correos y Telégrafos en Sondica (Vizcaya).

Como usted sabe, a primeros del año 1993, y a causa de un acto terrorista, esta Oficina de Correos quedó destruida. A partir de entonces se han hecho gestiones a través de la Delegación Provincial de Vizcaya, que terminaron con la compra de un local, en febrero de 1994, pero que, por diversas razones, hasta ahora —y vamos ya para casi dos años, que los hará a primeros de 1995—, ni siquiera se han empezado las obras de acondicionamiento de este local. En consecuencia, no existe Oficina de Correos en el municipio de Sondica, municipio que, si bien no está demasiado poblado, porque tiene unos 4.500 habitantes, sí es una zona muy industrializada, con empresas y polígonos industriales y donde también está el aeropuerto de Bilbao. Es una zona que mueve mucho tránsito de correos y que tiene que trasladarse a Bilbao para efectuar esta labor, con los inconvenientes que existen.

Quisiera saber cómo está este proyecto, si hay partida presupuestaria destinada ya para ello y, en tal caso, por qué importe, cuándo van a comenzar las obras y cuándo tienen prevista su terminación.

Como digo, es un tema importante para el municipio de Sondica, por la incidencia y los perjuicios que está ocasionando a la población.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para contestar a las preguntas formuladas, tiene la palabra el señor Egusquiza, indicándole que si no dispone de algunos datos en este momento, nos los haga llegar a la Comisión, para entregárselos a los señores portavoces, en el plazo que antes le he indicado.

Tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO AUTONOMO DE CORREOS Y TELEGRAFOS** (Egusquiza Manchado): Contestando a las preguntas del Diputado del Grupo Popular, en primer lugar, sobre el tema de la seguridad, tengo que decirle que, efectivamente, la partida que existía en el año 1994 por valor de 1.500 ó 1.600 millones, se hizo en dos tramos. Uno que recogió todas las actividades de seguridad en la totalidad de las jefaturas provinciales del país, a excepción de aquellas donde teníamos seguridad propia, como eran los centros directivos de Madrid, Barcelona y algunas otras jefaturas provinciales que no recuerdo, creo que Cáceres y alguna otra. Estas salieron posteriormente en los meses de julio o agosto, porque, por cumplimiento legal, cesaban las actividades en el mes de agosto de todas aquellas compañías propias de seguridad que tenían que cambiarse a partir de un momento o darse de alta como compañías exclusivas de seguridad. Las empresas no podrían tener un departamento de seguridad, sino darse de alta como compañías de seguridad. Nosotros optamos por tener una seguridad externa y no tener nuestra propia compañía de seguridad. Por eso dimos de baja en el mes de agosto a lo que era nuestra propia seguridad. Este ha sido un concurso posterior que se ha realizado a mediados de junio o julio por valor de aproximadamente de unos 300 millones de pesetas que recoge el resto de la partida hasta los 1.600 millones.

Yo creo que con las bajas normales del proceso puede haber sido una cantidad parecida a la que estaba prevista inicialmente. No obstante le remitiré exactamente las cantidades y los condicionantes por los cuales entendemos que se cumplen de una forma rigurosa las condiciones de los pliegos de los concursos, incluida la homologación de las casas para poder asistir a estos concursos, así como estar al corriente de los pagos a la Seguridad Social, etcétera. Le remitiré antes de 72 horas la información concreta que afecta a este concurso de seguridad.

El precio del pabellón de Puerto Rico fue de unos 450 millones de pesetas, y se compró al Estado de Puerto Rico, y luego se han gastado 98 millones de pesetas en adaptarlo, prepararlo, pagar todos los gastos que se derivaban del contrato, etcétera. Estos 98 millones de pesetas se han hecho con fondos Feder afectos a los sistemas de formación, donde también, de acuerdo con fondos sociales europeos para formación, estamos incluidos en un proceso de dotaciones quinquenales para los planes de formación del organismo.

Sobre el motivo de para qué este pabellón, tengo que decir que forma parte de una previsión que tenemos de centros de formación a tres niveles. Este sería el primer nivel de formación de alta dirección, seminarios y correspondencia con otros centros de formación de nivel básica-

mente europeo; o sea, de las dos comunidades regionales a las que asistimos dentro de la UPU, que es la Unión Postal Universal. Una es Post Europe, que son los países de la Comunidad Europea y el resto no de la Comunidad pertenecientes a Europa y pertenecientes a UPU, donde tenemos planes conjuntos, sobre todo con Francia, Alemania y probablemente entremos en un proceso parecido con Portugal, y de hecho parte de nuestra gente ya se está formando en Toulouse en los centros de formación de alta dirección franceses por un acuerdo que tenemos con ellos desde el año 92 y, por otra parte, UPA Air, que es la Unión Postal de las Américas, España y Portugal de la que somos miembros, y queremos ser influyentes, dentro de ese contexto. Estos serían los dos entornos en los que se movería la educación y la formación compartida de cuadros.

Este pabellón estaría dedicado justamente al desarrollo de seminarios y especialidades de desarrollo de formación específicas del grupo A y de alta dirección. Luego hay un complejo de formación que se va a descentralizar, donde hay previsto un centro en Madrid, en Escosura, de 4.500 metros; otro en Barcelona, de parecidas características; otro en Bilbao; en Santiago y en Andalucía, donde se va a dar formación de cuadros y mandos intermedios de la casa, desde el grupo B hasta los mandos que podrían ser del grupo D. La formación que realizamos para adaptación al puesto de trabajo se hace normalmente en los propios centros de trabajo, puesto que damos formación entre 30.000 y 35.000 personas/año, o bien, si hay que impartir cursos, se hace en las propias jefaturas provinciales cuando son específicos; por ejemplo, informática, etcétera. La formación está incluida en un proyecto que recoge la necesidad, que en el reglamento se está viendo cada vez más cercana, de hacer un sistema de formación propio para promocionar internamente y hacer carrera dentro del organismo, pasar de grupo y tener acceso a diversos puestos de trabajo.

El porqué la plaza de gerente ha salido al grupo B y C y no al A se debe a que es un gerente de mantenimiento, no tiene nada que ver con la formación. Este puesto lo tenemos ya establecido en todas las jefaturas y lo vamos a ir creando en todos los centros de formación, y es una persona encargada del edificio. Son edificios caros, que tienen un sistema informático potente, un sistema electrónico fuerte, un sistema de comunicaciones también potente y creemos que no se puede mantener ni alejada ni distorsionadamente. Por ello hemos creado una figura, que es la de mantenedor del edificio y la de gestor de todas las cosas que requiere el edificio para que funcione. Por eso es un nivel, bajo, un nivel 22. A ese nivel no tienen acceso nada más que los grupos B y C; también tendría acceso el grupo A, pero no es el nivel en el que deberíamos meter a titulados superiores, ya que actualmente el organismo no tiene por encima de 260 personas. Teniendo en cuenta que, además, queremos potenciar los grupos B y C, las especializaciones dentro del mantenimiento y de la gestión de oficios especializados, hemos creído que el nivel daba para el grupo más propicio, que en este caso sería el C o el B; el B porque está también dentro del grupo de las especializaciones.

Su visión de la calidad —su siguiente pregunta—, en progresivo deterioro, es incomprensible. Estamos haciendo lecturas anuales auditadas externamente y, además, tenemos una valoración clara, que son los propios ciudadanos. Me parece incomprensible que se diga esto cuando un auditor externo nos está haciendo más de 78.000 muestras anuales, además regionales, además por productos y, además, por todo tipo de calidades en función de lo que paga el ciudadano y nos está diciendo que estamos mejorando hasta niveles superiores a los que habíamos previsto en los cálculos realizados en el año 1994; de hecho, la calidad que estamos obteniendo en los productos ordinarios, que son los más baratos de Europa, pero cuatro veces más baratos que el siguiente país más barato en Europa, se está llevando un nivel del 98 por ciento en tres días y del 95 por ciento en dos días. Los productos urgentes están todos entre 24 y 48 horas. Como comprenderá S. S., con ese nivel de calidad está pasando justamente lo contrario, que en un mercado absolutamente salvaje de precios, donde se está compitiendo en precios y se están haciendo todo tipo de tropelías con el monopolio que existe interprovincias, entre ciudades o entre centros urbanos, el correo sigue manteniendo su cuota de mercado y sigue mejorándola; ésa es la competencia que estamos haciendo. No tenemos la capacidad del resto de los países europeos, en el sentido de fijar las tarifas de acuerdo a nuestro coste. La oferta de mercado que estamos haciendo la realizamos en una competencia feroz de precios y da lo mismo que nuestra oferta tenga un coste horrible, porque tenemos que tener oficinas en Sondica, donde hay 4.500 habitantes, y también las tenemos que tener en pueblos de Cáceres, donde hay 1.000 habitantes, y eso nos cuesta miles de millones. Por ejemplo, le puedo dar el dato de que las previsiones de dotación y amortizaciones que hemos realizado para el año 1995 son superiores a 9.500 millones de pesetas. Y eso es toda la curva de costes de toda la competencia sectorial que tenemos de distribución ordinaria. No estoy hablando de los «courrier», que llevan objetos urgentemente, sino de los que compiten con Correos. Nosotros, solamente en amortizaciones, pagamos tanto como paga esta gente en personal y en los medios que maneja para gestionar la oferta. Imagínense la diferencia de ir a un mercado diciendo: mi coste es cincuenta veces el de la competencia y ahora tengo que competir en precios. Pero, claro, mi competencia no tiene que estar en Sondica, no tiene que estar en Lugo, no tiene que estar en Almería; está donde hay dinero. Esa es la diferencia que hace que, además, nuestra calidad sea maravillosa, y es que estamos en unas condiciones penosas de mercado. Desde luego, la concentración de 1.000 personas —que en visión de la policía no eran 1.000, sino 400— no tenía nada que ver con la calidad. Era la queja de nuestra gente por el reglamento y por la ley postal. Nuestra gente es consciente de que, teniendo una buena calidad y una maravillosa productividad —luego veremos que nuestros costes siguen prácticamente congelados desde el año 1991—, resulta que nosotros, como Dirección, somos incapaces de darles un reglamento que sea capaz de fijar las condiciones especiales de trabajo que tienen estos trabajadores públicos y de dotarles de una ley

postal que defienda lo que es un servicio esencial de este país, que parece que no es tan esencial cuando se trata de dotarlo de medios para que sobreviva adecuadamente y, sin embargo, sí es muy esencial cada vez que levantamos una oficina o cada vez que se nos ocurre que no es muy rentable mantener una oficina en un pueblo de 1.500 habitantes.

Es un servicio esencial de este país, y no sólo porque trabajen 70.000 personas, no sólo porque sea la empresa más potente de este país, no sólo porque dé un servicio esencial y básico a este país, sino porque está claro que es un sistema de comunicación insustituible. Después de tanto avance en telecomunicaciones en este país se siguen moviendo 6.000 millones de objetos postales y, sobre esto, se sigue soportando el crecimiento económico de un país que maneja su información, su publicidad y su comunicación con sistemas baratos; no con televisión, con el fax o el teléfono. En eso también, pero no para las comunicaciones básicas; no para mandar facturas, no para mandar publicidad, no para mandar comunicaciones largas y potentes, como hace la industria y el comercio de este país.

Desde luego, las 1.000 personas no se quejaban de la calidad y no están ahora en la calle. En cuanto hemos empezado a hablar del reglamento, que tenía un sentido negociarlo en el momento en que se ha negociado, están negociando y están muy de acuerdo con la empresa en cómo se lleva la negociación.

En cuanto a la necesidad de la ley de correos, estoy completamente de acuerdo con usted. Una vez definido un servicio esencial y básico de este país, que afecta a todo el país y al que es incomprensible que se esté atacando incluso desde organismos y comunidades, que se le esté poniendo la proa permanentemente, puesto que es un servicio básico de cohesión, pero no sólo nacional, sino dentro de las comunidades, dentro de las organizaciones, dentro de las autonomías y dentro los pueblos, es necesario que se fije por la ley cuál es la prestación que el Estado debe dar a sus ciudadanos en cuanto a distribución universal: dónde debe estar, qué productos debe darles, a qué precios debe dárselos, y, como contrapartida, debe fijar cuáles son los servicios reservados que va a darle el Estado para que, con eso, pueda financiar esos servicios tan carísimos que el Estado le está pidiendo que preste a este país.

En ese sentido, la ley postal es básica, pero también en el sentido del reglamento. Usted ha hecho hincapié, y creo que muy acertadamente, en que la Ley 30/1984 choca permanentemente con la Ley 91, con el Reglamento del Servicio de Correos, con las leyes básicas, que son de 1953, etcétera. Lo cierto es que se necesita un tamaño de ley suficiente para proteger un sistema de, digamos, especificación de lo que es el personal de Correos dentro de la Administración del Estado. Esto siempre ha sido así; incluso la 30/84 ya fija una especificidad a Correos y pide que se desarrolle. Es decir, cualquier ley del Estado, siempre que ha hecho referencia a la función pública, ha hecho referencia también al servicio de Correos. De hecho, las telecomunicaciones, dentro de las leyes y directivas básicas de la Comunidad Económica Europea, están exentas de cualquier homologación o normalización con los sistemas de la

competencia. Dicen que se eximen de los sistemas de competencia porque se sabe que hay que pagar un precio político claro por mantener este tipo de distribución, como también se sabe que tiene que haber condiciones específicas para los trabajadores de Correos. Esto hace que además de la ley de regulación del sector, el reglamento y lo que sería el reglamento de servicios propios de Correos debiera estar recogido en una ley postal; desde luego, nosotros abogamos porque esta última esté funcionando en el año 1995.

Deficiencias de mecanización e infraestructura. Como sabe S. S., Correos dejó de invertir en los años 60. Ahora hemos recogido un esfuerzo inversor que entendemos que tiene que empezar a notarse y que de hecho ya se nota porque, a pesar de tener 13.000 oficinas abiertas en España, lo cierto es que, en el año 1994, hemos hecho más de 307 actuaciones.

Paso a responder la pregunta relativa a cuántas han sido las cantidades dedicadas a la adquisición de edificios. El expediente global de construcción de oficinas, con un número de obras de 228, ha llevado un total de 6.515 millones de pesetas, de los cuales la anualidad de 1994 ha sido de 4.300 millones y la de 1995 de 2.200 millones. Los centros de tratamiento han sido tres, con una anualidad en 1994 de 843 millones y en 1995 de 453 millones; total: 1.297 millones.

Las obras de construcción no incluidas en los expedientes globales, sino individualizadas por temas como tratamiento, etcétera (por ejemplo, el tema de Sondica no estaría dentro de un aspecto global, sino como una obra individualizada), son 15, con un coste total estimado de 800 millones de pesetas.

Por adquisición de inmuebles hemos realizado 10 actuaciones y por compras 49, con un total de 1.800 millones de pesetas. Reforma y reparación, que ya son conceptos del 630, hemos hecho 29, con un coste de 590 millones. Resumiendo, en los presupuestos del año 1994 hemos invertido 10.443 millones de pesetas, que incluyen la dotación de obras del 620, que asciende a 5.600 millones; más la de compras, que es también otra partida del 620, por un importe de más de 2.000 millones; más la 630 de reparación, que se llevaría los dos mil y pico millones restantes. Hemos invertido absolutamente todo, que desde luego es como un 40 por ciento más de lo que invertimos en el año 1993.

El mismo esfuerzo tenemos previsto para el año 1995, porque creemos que las obras son prioritarias, junto con las dotaciones de informática.

Por comunidades, le diré también que estamos haciendo un esfuerzo inversor fuerte en aquellas comunidades que estaban más retrasadas en inversión y que tienen muchísima más necesidad, tanto por la distribución universal como por el efecto de estar en los sitios donde comercialmente teníamos que estar para dar cumplimiento sobre todo a los requerimientos empresariales.

En informática, básicamente, tenemos tres proyectos. Uno es el Iris, que trata de informatizar todas las ventanillas de Correos. Tenemos una previsión muy ambiciosa, y es tener informatizadas las 1.500 oficinas más importantes

del país en el año 1996. Hemos firmado contratos con tres casas, que han salido a concurso, a través de la CIAPSE, comisión interministerial que es la que ha aprobado cuáles eran las casas que cumplían el pliego de condiciones. Hemos pedido una diversificación a los suministradores porque entendemos que, dado lo que va a ser la compra de suministros, no podemos estar ligados a un solo proveedor. Las tres casas son Bull, Investrónica y la tercera no recuerdo ahora su nombre, pero posteriormente se lo diré.

Tenemos actualmente seiscientos oficinas. Los equipos se están colocando a un ritmo mensual de aproximadamente 80-100 oficinas. A veces recibimos pedidos que se quedan almacenados durante uno o dos meses, que es el período que tenemos para colocarlas.

El problema real no es tanto seguir dotando el «Hardware» para las oficinas, que durante 1993 y 1994 lo hemos hecho fuertemente, sino que en 1995 el esfuerzo lo vamos a dedicar en formación, para hacer que las 480 oficinas que vamos a tener colocadas a finales de año estén plenamente operativas en 1995. Ese sería un primer paso, que sería adecuar el «Software», sobre todo el proyecto Iris, seguimiento y localización de envíos y gestión, pues entendemos que debemos hacer un gran esfuerzo en grandes proyectos, a nivel nacional, para que se desarrolle su formación, su utilización y su operativa.

Por ello, en 1995 las grandes previsiones de informática no serán tanto comprar equipos para seguir desarrollando, sino hacer que esos equipos mejoren. De hecho, actualmente, el proyecto Iris ya tiene una segunda versión. Eso es normal y probablemente llegaremos hasta una tercera y una cuarta, antes de que esté operativo al cien por cien.

Revisaré todas sus preguntas para contestarle aquello que no haya podido contestarle en este momento.

Respecto al señor Zabalía y a la oficina de Sondica, la adaptación del local está prevista para el año 1995. Las obras se iniciarán en marzo de 1995 y finalizarán en julio de ese mismo año, cinco meses después. La inversión supone 21 millones de pesetas. El local se compró en 1994 y la ejecución se prolonga hasta 1995, por las limitaciones de crédito, teniendo en cuenta que esto apareció dentro de un presupuesto ya cerrado, dado que la mayoría estaba asignado a expedientes globales, como le he dicho, desde 1993. No obstante, para nosotros es prioritario. Lo que se debe entender es que cosas prioritarias para nosotros tardan un mínimo de dos años, porque nuestra capacidad de gestionar dinero fuera de las partidas presupuestarias asignadas es muy complicado. Esto puede que lo podamos empezar a remediar, porque estamos tratando de hacer dotaciones específicas para casos como el que se produjo en Sondica y algunos otros graves que suceden fuera de actos terroristas, como algún fenómeno natural. Desde luego, nuestra visión respecto al País Vasco está clara en cuanto a cómo se van a distribuir las dotaciones de inversión del año 1995.

Respecto a las inversiones en el País Vasco durante 1995, el sentimiento inicial es que lleva la mayor inversión por comunidad que vamos a realizar en España. Supondrán 1.490 millones de pesetas. La siguiente comunidad sería la valenciana, con 1.379 millones; luego estarían An-

dalucía y Cataluña, con 1.060 y 1.070 millones de pesetas, y Galicia, con 1.100 millones de pesetas.

Dentro del mapa general del país, como está sucediendo en San Sebastián, en Alava, en Bilbao y en multitud de oficinas y centros rurales, estamos dispuestos a acometer los grandes centros de tratamiento en este tercer año de inversión. Consideramos que ése es uno de los sitios donde más retraso de inversión existía y entendemos, por consiguiente, que nuestro esfuerzo allí tiene que ser fuerte durante este año.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Gracias, señor Egusquiza, por la información que nos ha planteado.

Hasta tanto se incorpore el siguiente compareciente, que es don Miguel Angel Feito Hernández, se suspende la sesión durante unos minutos.

Se reanuda la sesión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RETEVISION (FEITO HERNANDEZ), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 212/001067.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tenemos a continuación la comparecencia del Presidente de Retevisión, don Miguel Angel Feito Hernández.

La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular y para formular las preguntas al señor Feito, el señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Saludamos al Presidente de Retevisión con toda cortesía en esta comparecencia de presupuestos.

Yendo al grano, le preguntamos para comenzar: Dado que el Gobierno tiene en previsión, en general, adoptar medidas para adecuar el ente al proceso en marcha general de liberalización de los servicios que debe conducir a ciertas modificaciones, ¿qué medidas presupuestarias tuvieron ya repercusión en el año 1994 y 1995 con vistas a esta liberalización en cuanto afecta al Ente Público Retevisión?

La siguiente cuestión, muy concreta, es que recordamos que efectivamente —y tuvo su repercusión en los presupuestos— por Retevisión se adquirieron unos equipos de telecomunicación realmente costosos, de 34 megabits, para servir la olimpiada de Barcelona y usted recuerda que fallaron, lo que obligó a Telefónica a que tuviera que suplir aquel servicio. ¿Qué ha ocurrido con aquella inversión de estos costosos aparatos? ¿Están ya en funcionamiento? ¿Se han trasladado? ¿Se han arrinconado? ¿Qué ocurre con ellos? ¿Qué previsión hay en los presupuestos para aquella inversión que fue puntual pero que fue costosa?

En cuanto al inventario de planta general de Retevisión y todo lo que puede afectar tanto a la red de difusión como a la red de transportes y como a todos los medios de satélite incluido el análisis de la calidad del servicio a su valor

inmovilizado, ¿estima el Presidente que la planta de Retevisión está ya conseguida o está en proceso y todavía tiene pendiente bastante para su complejidad ya de una vez? ¿Hemos acabado ya de hacer Retevisión o todavía nos queda camino por recorrer? Dentro del presupuesto, si nos queda camino, ¿qué avance va a tener esta planta, en líneas generales?

También de forma muy concreta se nos ha dicho que Retevisión tiene el proyecto de invertir 2.500 millones de pesetas en la instalación de 33 repetidores en distintos puntos de la Comunidad Autónoma de Madrid. Quisiéramos saber cuáles son las fechas previstas para la puesta en marcha de estos 33 reemisores y cuál es la distribución de la inversión total de esos 2.500 millones entre los mencionados 33 emplazamientos.

En líneas más generales en determinados momentos usted ha apuntado la posibilidad, yo creo que con cierto buen criterio, de que en su momento este ente se pueda constituir en el germen del segundo operador de telecomunicaciones en este país en competencia abierta con Telefónica y asumiendo otros activos, como puede ser el de REE. ¿Este proyecto sigue teniendo virtualidad en su criterio? ¿Se refleja algo de eso en el PAIF del ente o realmente es una idea utópica que está ahí pero que todavía no ha tenido ningún proceso de desarrollo? Por cierto, nos gustaría recibir, si es posible, el PAIF correspondiente a 1994 y la previsión que tengan de este documento para 1995.

En este caso, señor Presidente, también tengo una lista muy amplia, muy técnica y detallada de documentos del presupuesto pero quiero ahorrar a la comisión el trabajo y el esfuerzo de detallarla. Por tanto, le voy a presentar la lista de cuestiones que a nosotros nos interesa conocer con vistas a la preparación de nuestras enmiendas, con el ruego de que, en un plazo inferior a 72 horas, nos la devuelva cumplimentada.

Con esto termino, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Le ruego me haga llegar la lista para sacar fotocopia de la misma y dar el original al señor Feito.

Para contestar a las preguntas formuladas por el señor Camisón, tiene la palabra el señor Feito.

El señor **PRESIDENTE DE RETEVISION** (Feito Hernández): Muchas gracias, señor Presidente.

Buenos días, señorías. Es hoy mi primera comparecencia ante esta comisión, puesto que, por primera vez, me encuentro en este ámbito de la gestión política; nunca había comparecido ante la Comisión de Infraestructuras.

En relación con las preguntas que ha planteado S. S., algunas de ellas tienen un carácter más general y voy a tratar de enmarcar los presupuestos de este año dentro de la preocupación de S. S.

En primer lugar, Retevisión tiene un plan de inversiones que reflejan de hecho una preocupación por mejorar su actividad en su negocio principal de hoy, que es el negocio de lo audiovisual, del transporte y la difusión de la señal de las televisiones públicas y privadas, pero también una parte importante de la inversión va destinada a ampliar la

cobertura en zonas de España que todavía no pueden ver la televisión pública ni, desde luego, la televisión privada.

Por ello, cuando se analiza con detalle el plan de inversiones, se pueden identificar inversiones que llevan a la modernización de la red para prestar el mismo servicio con más fiabilidad y más calidad, pero que también puede permitir en el futuro usos diferentes a los estrictamente relacionados con la transmisión de la señal de televisión; concretamente, todas las inversiones que se llevan realizando ya desde algunos años, y que suponen el componente más importante del total de inversiones de Retevisión, que van dirigidas a la digitalización de la red, permitirán un servicio más fiable, eliminando algunos problemas que pueda haber ahora, utilizando tecnologías analógicas en los negocios actuales, como digo, pero también permitirán su uso para prestar servicios alternativos. Concretamente, como S. S. conoce perfectamente, Retevisión ha sido habilitada por el Gobierno recientemente para prestar el servicio portador al segundo operador de telefonía móvil y, evidentemente, las inversiones realizadas en el pasado, más otras que tendremos que realizar a partir de este año y años sucesivos, nos permitirán entrar en un nuevo negocio.

Decía también que una parte importante de nuestra inversión va dirigida a extender la cobertura a zonas de España que todavía no la tienen. Aunque no aparece en el PAC que se les ha repartido, porque no cubre un número suficiente de años, llegado el año 2000 está previsto que el cien por cien de la población española reciba todas las televisiones públicas. Hoy la reciben cerca del 99 por ciento; ese uno por ciento que queda evidentemente es el más difícil de cubrir, pero el programa de inversiones lo hará posible.

Por otro lado, las televisiones privadas están dando lugar a un plan de inversiones ambicioso, que llevará a que, dentro de dos años, la televisión privada llegue al 93 por ciento de la población española, y pensamos que, acabado este plan de inversiones, podrá firmarse un nuevo acuerdo con las televisiones privadas que permita también, entrado el año 2000, cubrir el cien por cien de la población española.

Tal vez con lo que le acabo de decir respondo a su preocupación sobre si las infraestructuras de Retevisión están concluidas. Creo que no puede decirse que estén concluidas para su negocio actual y, desde luego, mucho menos si vamos a entrar en otro tipo de actividades que ya el Gobierno nos ha señalado.

Además, quisiera decir que en el mundo de la televisión existe en ciernes un gran reto, que es la televisión digital, televisión que todos los expertos señalan como la televisión del futuro de alta definición. Como ustedes saben perfectamente, la televisión de alta definición de naturaleza analógica, que inició Japón y después siguió la Comunidad Económica Europea y los Estados Unidos, es una tecnología que, seguramente, no llegará a fin, debido a su coste y a su complejidad y, sobre todo, a que la televisión digital ofrece una alternativa mucho más barata y mucho más eficaz.

Retevisión realiza un importante esfuerzo de investigación y participa en todos los foros internacionales con un

liderazgo notable, del que creo que los españoles podemos estar orgullosos, en todo lo relacionado con la televisión digital; en consecuencia, contamos con que, en el futuro, en España pueda progresivamente irse introduciendo la televisión avanzada con tecnología digital. Esto, evidentemente, implica que tendremos que seguir invirtiendo para ir adaptando toda nuestra red a las necesidades de la televisión del futuro. Si además tenemos en cuenta que hemos entrado o que podemos entrar con grandes posibilidades en la telefonía móvil, prestando el servicio portador al segundo operador, creo que queda respondida su pregunta.

Antes de entrar en las preguntas más concretas, aprovechando lo que estoy diciendo, creo que debía concluir respecto al segundo operador. Se ha dicho, se dice, y hoy, concretamente, un periódico dedica un amplio espacio a la posibilidad de que Retevisión forme parte del segundo operador de telecomunicaciones, como aparece en el acuerdo del Gobierno del pasado viernes. Lo que puedo decir, en tanto que gestor, es que nosotros estaremos a lo que decida nuestro accionista, que es el Estado; nosotros, como gestores, lo que podemos decir es que estamos en condiciones de asumir el reto de participar en un segundo operador de telecomunicaciones, puesto que tenemos la infraestructura física requerida por algunas inversiones; tenemos la presencia en toda España, llegamos, como he dicho, al 99 por ciento de la población española y tenemos, sobre todo, un activo muy escaso en España, que es un colectivo de 1.300 personas trabajando en la segunda empresa de telecomunicaciones que hay en España, con unos estándares de calidad muy altos, puesto que la televisión requiere no fallar, los fallos se notan enseguida y los nota mucha gente. En consecuencia, ese capital humano del que dispone Retevisión más su infraestructura puede hacer que si el Gobierno toma la decisión de que entre a formar parte de un segundo operador pueda cumplir, yo creo, satisfactoriamente ese mandato del Gobierno.

Me preguntaba usted si estábamos haciendo inversiones de cara a formar parte del segundo operador. Muchas de las inversiones que estamos realizando en este momento son inversiones que pueden servir para prestar servicio dentro de un marco más ambicioso de un segundo operador. De todas formas, hasta que no recibamos el mandato explícito, algunas de ellas específicas, no nos parece prudente realizarlas, puesto que creo que nuestro accionista nos tiene que marcar claramente el camino a seguir.

Lo que le puedo decir es que, en el ámbito del estudio, estamos haciendo los estudios que consideramos necesarios para poder informar a nuestro accionista sobre las posibilidades que tenemos.

Me ha hecho S. S. dos preguntas concretas. Sobre los equipos que se instalaron en las Olimpiadas de Barcelona, le contestaré, con toda precisión, por escrito. Yo creo que están operando normalmente. Sin embargo, como es una pregunta muy concreta y muy técnica, no me atrevo a darle respuesta y se lo diré, si es posible, hoy mismo.

En cuanto a los emplazamientos concretos de los 33 repetidores a los que ha hecho referencia y a su programa de instalación, tampoco tengo aquí esa documentación tan

precisa, pero se la podré proporcionar con todo detalle espero que hoy mismo.

Creo que con esto he respondido a sus preguntas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señor Feito, por su comparecencia y espero que venga a esta Comisión a menudo para hablar de un tema tan importante como es Retevisión y el futuro de la misma en el estudio de comunicaciones porque creo que va a ser fundamental.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA (LOBETO LOBO) A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 212/001070.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Ruego al señor don Rafael Lobeto se incorpore a la mesa de la Comisión para iniciar su comparecencia, a pesar de que nos adelantamos en casi un cuarto de hora al horario previsto, cosa que, me imagino, agradecerá a SS. SS.

La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular y para formular las preguntas correspondientes, el señor Camison tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Desde el Grupo Parlamentario Popular saludamos al Presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y Director General de la Marina Mercante.

En este caso nuestras preguntas se van a circunscribir exclusivamente a esta sociedad. Es verdad que tenemos pendientes muchos temas de la marina mercante, ayer mismo los planteamos en esta misma comisión, y esperamos que la persona que compareció para ello nos aporte hoy todos los datos que tiene pendientes.

A esta sociedad, según nuestros datos, se la dotó con el patrimonio total de Remolques Marítimos (empresa pública), y por tanto se hizo cargo de una gran cantidad de buques que no los voy a repetir, una serie de salvamar, bien en materia de poliéster o de aluminio. Por otro lado, también fueron propiedad de Remolques Marítimos los buques «Boluda Garvi», antes «Mijares»; «Cartanova», antes «Punta Brava» y «Boluda Don Blas». Estos tres buques que eran propiedad de Remolques Marítimos, fueron comprados por el Grupo Boluda que, a su vez, es el fletador más importante de la Sociedad.

Ante estos antecedentes, queremos resaltar dos temas, el primero referente a los astilleros donde se han construido los buques y el segundo en relación a la combinación de actos o relaciones entre el fletador y la sociedad de salvamento.

Respecto al primer tema nos llama la atención y por eso lo exponemos aquí para obtener su opinión, que casi todos los buques se construyeron en un solo astillero: justamente Auxiliar Naval del Principado. Queremos preguntar: ¿por qué esta exclusividad? El otro suministrador Poliship de Rodman da la casualidad, esto se lo resaltamos para ver en

qué situación está, que fue al mismo que se adjudicó por parte de la Dirección de la Guardia Civil, en la época en la que era Director General don Luis Roldán, las nueve famosas patrulleras, en detrimento de la empresa pública Bazán y, sin embargo, hoy están disponibles en la factoría de San Fernando y sin utilizarse. En el caso de los elementos náuticos que Poliship hizo para la sociedad, ¿ocurre lo mismo o están todos funcionando?

En relación con el segundo tema, o sea, las relaciones entre la Sociedad de Salvamento y el fletador, vemos que, a su vez la sociedad fleta buques y helicópteros de terceros, siendo el caso más relevante el fletamento de los buques, por ejemplo, remolcadores Boluda, Boluda «off-shore», etcétera, todos del mismo grupo. Pues bien, con respecto a la construcción de buques, comprobamos que no ha habido, que sepamos nosotros, ningún concurso, y nos gustaría que nos lo confirmara o nos lo denegara. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)** Con respecto a la contratación de fletamentos, tampoco lo ha habido. Nos gustaría que nos especificara por qué esta ausencia de concurso, dado que el artículo 98 de la Ley 27/1992 implica claramente que la contratación de la sociedad que usted preside se debe ajustar a los principios de publicidad, concurso, salvaguarda de intereses de la entidad y homogeneización de comportamientos en el sector público. Hay que estudiar a fondo el asunto de los fletamentos de buques de este grupo, del fletador importante. Se da el caso de que este grupo ha comprado recientemente el buque Hispania, que ha sido importado de un paraíso fiscal, justamente de la Isla Man, para, acto seguido, hacer el «charter» otra vez con la sociedad que usted preside al siguiente coste: el precio del buque fue cerca de 460 millones de pesetas, y el charter mensual es de casi 24 millones, o sea, unos 288 millones de pesetas al año, para ser exactos 800.000 pesetas diarias.

Por otro lado, nos extraña también que durante los años anteriores, en 1992, se hubiera adjudicado una partida de 1.019 millones a la empresa pública Remolques Marítimos, en concepto de gestión de unidades marítimas, terrestres y aéreas, y sus medios auxiliares destinados a servicio público de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación en el mar, cuando el control se llevaba a cabo desde la Dirección de la que usted es Director General, o sea, de la Marina Mercante. Pero nos parece más extraño, y por eso le pedimos explicación, que el armador, en aquel caso Remolques Marítimos, recibía unos ingresos de más de 1.000 millones de pesetas por la gestión de sus propios barcos. Hemos analizado los costes y las actividades de los servicios efectuados por los remolcadores y helicópteros del grupo fletador actual y lo abonado, y vemos que, por ejemplo, analizando los días de mar y los días de puerto, arroja un total de sólo 285 días de mar, frente a 1.367 días de puerto, para sólo 138 servicios. En Galicia hay 237 horas de vuelo, son 203 vuelos y se ha abonado por los cinco remolcadores cerca de 1.400 millones. El total abonado por los helicópteros es cerca de 583 millones. El total abonado al grupo fletador es de casi 2.000 millones de pesetas. Esto da unos ratios que son: en remolcadores, coste por día navegado más de 4.700 millo-

nes; y en helicópteros, coste por hora de vuelo más de 1.100 millones.

Esta es la situación planteada y le preguntamos por qué ocurre todo esto, qué explicación tiene, sobre todo esta ausencia, entendemos nosotros, de competencia. Le pedimos su explicación y el dato o documento que nos gustaría recibir, lo antes posible, serían los pliegos de condiciones que están sirviendo entre este grupo fletador y la sociedad que usted preside.

Este es el grupo de preguntas que, en primer lugar, quiero plantearle al Presidente de esta empresa pública.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el Presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, don Rafael Lobeto Lobo.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA** (Lobeto Lobo): Agradezco, sinceramente, la oportunidad que me brinda la Comisión, en particular el Grupo Popular, para poder explicar todas estas cuestiones y quisiera hacer una primera reflexión. Voy a intentar ser lo más específico posible, pero muchas de las cuestiones que me plantean SS. SS. son cuestiones estructurales. Entonces, me ofrezco ya para una comparecencia más general y no sólo en el ámbito presupuestario; tal vez también sería muy oportuno —hace tiempo que no vengo a la Comisión— que organizáramos, como hemos hecho en el Senado o en el Parlamento de Andalucía, una visita a tal fin, porque es muy difícil explicar esto desde Madrid. Sería muy bueno que los señores Diputados pudieran ver algunos de los sitios del país donde tenemos instalaciones, que la Comisión pudiera ponerse de acuerdo con esos lugares para ver «in situ» los buques, las instalaciones, las torres de control, el trabajo de esas personas que hay en Galicia, en Andalucía, en Canarias o donde tengan a bien SS. SS. Lo digo porque aunque voy a tratar de agilizar y de responder absolutamente a todo lo planteado, me doy cuenta de que muchas de las cuestiones son más bien de modelo y tal vez fuera más propio hacerlo con ocasión de una intervención más genérica.

Dicho eso, también tengo que decir que agradezco esta oportunidad que ha coincidido con la celebración estos días —yo tendría que estar en Lisboa, he venido ayer por la noche— de la reunión de todos los países del Atlántico de la Organización Marítima Internacional y tengo que transmitirles el hecho importante de que España presidió, a petición de ellos, el primer día y mereció el aplauso unánime por el avance que se ha producido en nuestro país, gracias al esfuerzo de todos durante estos años. Esto es algo que nos debe llenar de alegría. Muchos países nos consideran un modelo, los propios países que tradicionalmente han trabajado más en esta materia destacan la colaboración con España, todos nuestros vecinos, los británicos, los franceses, los portugueses... Queda pendiente suscribir convenios bilaterales con ellos y cerrar todo el arco porque había algunos huecos, no en las partes de España, en las zonas SAR, sino en el centro del Atlántico, y el avance ha sido muy importante.

También hay que resaltar que en el año 1995 y el año 1996 España será sede, a petición de la Organización Marítima Internacional y por acuerdo de los países, de dos reuniones que afectan tanto a la Organización en el Mediterráneo como al conjunto de trabajos de los centros de coordinación.

Asimismo, tengo que destacar que es fundamental que sigamos manteniendo el esfuerzo que estamos haciendo porque ni siquiera las zonas más desarrolladas del mundo, como pueden ser los países nórdicos, se ven libres —como recientemente todo el mundo ha podido comprobar— de una tragedia con cerca de mil muertos en la que tampoco podemos olvidar que gracias a la capacidad de movilización y a la coordinación de los sistemas SAR se han salvado más de 139 vidas. No quiero pensar —y espero que no pase— que eso ocurra en nuestras costas, pero debemos estar preparados. No podemos bajar la guardia porque, desgraciadamente, los accidentes marítimos van a seguir sucediendo.

También quiero destacar que el Gobierno ha aprobado una política integral en esta materia y el 11 de marzo ha dado luz verde al Plan de Saneamiento y Lucha contra la Contaminación, tras su aprobación por la Comisión Delegada del Gobierno de Asuntos Económicos, que tiene como marco los años que van de 1993 a 1997, que permitiría, además de dar cumplimiento a la Ley de Puertos y de Marina Mercante en esta materia, tener una estrategia que al final de 1997 nos situase en un lugar privilegiado.

También cabría destacar una última reflexión dentro de estas iniciales para pasar a explicar exactamente lo planteado por S. S. A veces podemos plantearnos si es caro invertir en seguridad, concretamente en seguridad marítima. Quiero hacerles llegar que el lunes y el martes se van a celebrar en Londres las reuniones del Fondo de Protección que tiene como responsabilidad cubrir los daños del accidente del «Egean Sea», en La Coruña. El conjunto de demandas presentadas en la oficina que hemos puesto conjuntamente, como sabe S. S., la Junta de Galicia, la Administración Central y el Fondo, en La Coruña, se van a acercar posiblemente, no está cerrada la cifra, pero será muy próxima a los 25.000 millones de pesetas. Es decir, con que se produzcan dos accidentes grandes —y desgraciadamente no se producen dos— habríamos pagado todo lo que el horizonte del plan, que serían unos 47.000 millones, va a cubrir en varios años. Pero lo habríamos pagado en siniestros y no en incentivar los astilleros, la industria nacional, el empleo y la modernidad de nuestro país, aparte de defender elementos estratégicos como puede ser el turismo o cualquiera de las otras industrias de las que vivimos.

Tengo que decir también que ponemos a disposición de la Comisión las estadísticas correspondientes a estos años. Como regla general ha venido disminuyendo el número de víctimas y aumentando muy sensiblemente el número de intervenciones. Las estadísticas no son perfectas todavía, pero no lo son en ningún sitio del mundo. Tenemos la voluntad de mejorarlas, y hemos dado un salto extraordinario, pero todavía tienen huecos que se irán cubriendo. Son fáciles de entender. En algunos sitios todavía no estamos implantados, y aunque el centro nacional de Madrid cubre

esos huecos, no es posible tener el detalle como se tendrá cuando esté el plan completamente cubierto. Hay más de 2.000 intervenciones a 30 de septiembre, y más de 2.255 personas rescatadas. Lo cual da idea de la importancia y de la eficacia del dispositivo.

Hay una situación anterior a la Ley de Puertos y de Marina Mercante, según la cual, desde la Dirección General de la Marina Mercante, con una aplicación absolutamente plena por parte del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, antes Transporte, de la vigente Ley de Contratos del Estado, y siempre a través del procedimiento de concurso, nos hemos ido dotando, en el marco del primer plan de salvamento 1989/93, de los medios de respuesta establecidos como servicios públicos.

Nace la sociedad nueva y se decide que el patrimonio, los sistemas de gestión y también el sistema de financiación pase a la sociedad. Hay una continuidad, es decir, todos los servicios que ha gestionado la Dirección General y que están avalados por el sistema de concurso y por el cumplimiento más estricto de la legalidad (auditorías y Tribunal de Cuentas de cada año a la que tienen acceso SS. SS.) pasan en el año 1993 a la sociedad. Es decir, no hay concursos, hay una continuidad puesto que lo que era un objetivo lógico es que no hubiera una caída en el servicio público. Quiero dejar perfectamente claro que no hay ningún hueco que no haya sido validado por concurso público, con un estricto cumplimiento de todos los requisitos legales establecidos incluidos en la Ley de Contratos del Estado, y que no hay ruptura en ese seguimiento.

No era fácil pasar de un instrumento de la Administración general a una sociedad nueva que no existe en el día que se constituye y que no tiene medios para hacer ese paso. Por lo tanto, hay un esfuerzo conjunto de la Dirección General y de la sociedad, hasta que la sociedad puede aguantar, de alguna manera, toda esa carga de trabajo y de organización.

¿En qué situación estamos en este momento? Hoy precisamente —y ha sido una casualidad que viene muy bien— se publica en los medios de comunicación, en cumplimiento de lo acordado en el último Consejo de la Sociedad, un concurso público para dar servicio a diecisiete lanchas, de las que ahora hablaré y sobre las que S. S. demandaba información. Por tanto, en la nueva situación habrá, por el procedimiento de concurso —nunca se ha producido ningún otro procedimiento—, una nueva contratación de ese servicio, constituido en este caso concreto por las lanchas de salvamento. En este momento desconozco cuál será el resultado porque hoy se ha convocado el concurso, pero me ofrezco a hacer llegar estos datos a la Comisión cuando los tenga.

En segundo lugar, cabe destacar que con los grandes buques, los de salvamento mayor, de los que tenemos una dotación de once buques, se va a producir lo mismo. Se dotaron por procedimiento de concurso cuando la gestión dependía de la Administración general del Estado y para el próximo martes está convocado un consejo de administración de la Sociedad para sacar a concurso un pliego de condiciones generales para los elementos marítimos, cuya copia puedo hacer llegar inmediatamente a la Comisión

esta misma mañana o en los próximos días. Veremos cuál será el resultado de ese concurso y podremos informar a la Comisión de las decisiones que se tomen en ese terreno.

La situación anterior es absolutamente clara: es de continuidad con lo que había realizado el Estado. Quiero poner mucho énfasis en que es muy importante que quede claro que hemos tratado de no volver a repetir monopolios ni situaciones poco admisibles y que, además, acaban volviéndose en contra del servicio público que se trata de prestar porque no son eficaces, y en que no hay una sola empresa, sino que la Sociedad Estatal, que hereda ese sistema de la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Transportes, tiene contratados medios a través de una sociedad que antes era del Patrimonio del Estado y que en virtud del artículo 90 de la Ley pasa a ser accionista, como parece lógico puesto que es un instrumento, que es la Sociedad de Salvamento, que se llama Remasa, como S. S. preguntaba.

Además, están los dos más importantes grupos privados españoles, como usted decía. Uno es Boluda Offshore y otro es la compañía Remolcanosa, de Vigo. Además, hay una sociedad mixta que se llama Cosmar, que es la que está operando en estos momentos los helicópteros, y también el buque «Hispania», como fletador, al que usted hacía referencia. Hay unos repartos equilibrados y ni siquiera la compañía pública Remasa tiene todos los barcos, ni los tienen las privadas. Hay un equilibrio territorial y de los elementos de gestión. Como también hay una especialización. Yo creo que todo el mundo sabe que dar respuesta al salvamento marítimo requiere una elevada profesionalidad y sofisticación, además de un cierto mantenimiento, cuantiosas inversiones, una cierta estabilidad y desde luego organizaciones muy sofisticadas tanto en nuestro país como fuera.

En la etapa anterior, uno de los problemas era justamente que Marina Mercante tenía que hacer concursos para construir los buques y todo eso planteaba una serie de dificultades que tuvieron distintas respuestas. En una fase se hicieron buques en astilleros franceses, en otra fase se hicieron buques en astilleros noruegos, en otra fase, en concreto ya durante mi período, se ha tratado de que los buques se construyan absolutamente en España, si puede ser porque por ejemplo los helicópteros no se construyen en España y, por tanto, no es posible comprarlos aquí, como es conocido, pero hemos tratado de que sean los astilleros españoles, y además repartido por la costa, quienes construyan estos buques para que la industria nacional se beneficie de esas posibilidades.

Sin embargo, hay que aclarar que en esta nueva etapa, hasta la fecha, en ningún caso ha sido Marina Mercante quien ha hecho las contrataciones en los astilleros. Nosotros lo que hacemos es sacar unos concursos de gestión del servicio público y pagar ese servicio. Son las compañías las que construyen los buques en los astilleros con los que llegan a acuerdos; por lo tanto, puedo explicarlo, pero no depende de mi responsabilidad el decidir dónde deben construir los buques las empresas.

Tengo que decir también que en esta materia estamos en un momento de transición, porque el plan de salvamento

ha sido posible gracias a que ha habido una iniciativa pública y una respuesta privada muy importante y ello ha evitado que hubiera tragedias de quiebras, porque cuando se acaba la industria del «offshore» en España, de las plataformas, las empresas que estaban dedicadas exclusivamente a realizar esas funciones se ven sin trabajo y gracias a que una parte de esas empresas se dedica al salvamento, no hay pérdida de todo ese sector, hay una reconversión, en el sentido más amplio de la palabra, y por lo tanto, se dedican al nuevo salvamento. Ello requiere acuerdos entre los bancos acreedores de las compañías y esfuerzos de inversión muy importantes con el fin de que todo eso no quiebre de una manera negativa para la economía nacional. Por consiguiente, son las empresas quienes deciden dónde construyen los barcos, no es Marina Mercante ni Sasemar, salvo que Sasemar —y ésa será otra fase posiblemente en la que entremos ahora— ponga en marcha una renovación de la flota y se plantee —como bien ha dicho S. S.— una distribución distinta con Astilleros Españoles, teniendo en cuenta las zonas, la especialidad de los astilleros, etcétera. Esa será posiblemente una fase en la que tengamos que entrar a continuación, pero hasta ahora no lo hemos hecho.

El cliente de las lanchas de salvamento. Ha surgido una asociación entre la tecnología noruega y la tecnología española—y tenemos la satisfacción de ver que los noruegos reconocen que el astillero español ha mejorado las lanchas que ellos fabricaban— y se ha firmado un contrato, una relación económica contractual normal, con la empresa que en ese momento gestionaba —era accionista la Dirección General de Patrimonio—, y aunque yo era el usuario no puedo responder por una cuestión que decide la empresa Remasa, no nosotros. Ahora somos accionistas y también el cliente —no el único— más importante de esta empresa y cuando se resuelva el concurso que hoy ha sido publicado podremos informar a la Comisión de cuáles son las decisiones, quiénes se han presentado y qué es lo que pasa.

Ha formulado S. S. una serie de preguntas que corresponde contestar a mi colega de la Guardia Civil, responsable de la Guardia Civil del Mar, pero simplemente haré un apunte, dado que la cooperación entre la Dirección General de Guardia Civil y nosotros es absoluta y total y, por tanto, conozco con cierto detalle lo que S. S. demandaba.

En la dotación de los buques de la Guardia Civil del Mar hemos colaborado técnicamente no sólo en la formación de las tripulaciones de la Guardia Civil del Mar, sino también en la inspección técnica y en la construcción, porque lógicamente la Guardia Civil no disponía de todos los medios necesarios al iniciar su andadura, y su colaboración continúa ahora. Dice S. S. que se han construido buques para la Guardia Civil del Mar en Poliship. Es cierto y se han hecho buques también en Bazán. Desconozco el dato de si en Poliship queda algún buque pendiente de recoger por parte de la Guardia Civil, pero sí sé —he visitado la factoría y he visto allí algunas embarcaciones— que hay embarcaciones construidas que pasarán a la Guardia Civil del Mar en el ejercicio presupuestario para 1995. La Guardia Civil del Mar ha trabajado, como se ve, con dos astilleros completamente competitivos y responsables.

En cuanto al sistema de fletamento, como decía anteriormente, ha sido siempre a través de concurso público, serán a través de concurso público los nuevos que hoy han sido convocados y los que espero que apruebe el Consejo de la Sociedad el próximo día 18 y que saldrán también en los medios de comunicación. Me ofrezco para cualquier ampliación de datos al respecto, así como para hacer llegar, si no hoy mismo sí inmediatamente, el pliego aprobado en el anterior Consejo, como demandaba S. S. El anterior pliego de cláusulas administrativas con que operaba el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente también lo podemos hacer llegar.

Creo que ha quedado absolutamente claro que no solamente no hay ausencia de competencias sino que casi me atrevería a decir que es un sistema de competencias perfecto puesto que hay un equilibrio total entre lo público y lo privado, así como entre las empresas privadas, y a su vez también hay una defensa de los intereses públicos generales puesto que concretamente la empresa de helicópteros es una empresa mixta; creo que es algo que cabe destacar.

También creo que ha quedado absolutamente claro que en ningún caso ha habido falta de concurso; antes porque era imposible y ahora porque, siendo posible, no lo hemos hecho. En una cuestión de esta complejidad sería legítimo y perfectamente posible que hubiera una adjudicación directa, pero no la ha habido, no se ha utilizado en ningún caso ese medio. En el caso de la inversión electrónica, que es muy importante y que ha permitido que en el desfase que ha habido de la inversión militar y su sustitución por inversión civil haya salvado importantes empresas de nuestro país, la adjudicación también ha sido siempre por concurso. En cuanto a la pregunta de por qué ocurre esto, digamos que se trata de desarrollar, de ejecutar y de gestionar el plan aprobado por el Gobierno y de cumplir la ley aprobada por el Parlamento de la manera más racional y más transparente posible, con todos los requisitos de legalidad.

Con respecto al sistema construido, he de decir que es de una competencia muy importante porque nos convierte en un modelo hacia afuera. Ayer leía en Lisboa el último informe de los británicos y quiero destacar que existe una enorme preocupación porque se están quedando sin remolcadores de altura, lo que hace que haya una debilidad en la capacidad de respuesta y defensa de los intereses públicos. En España, gracias a Dios, estamos resolviendo adecuadamente esa cuestión. Nunca ha habido falta de concurso y los procedimientos actualmente en marcha son absolutamente de concurso. Podemos hacer llegar a la Comisión toda la información al respecto cuando lo consideren oportuno, así como también haremos llegar los pliegos de condiciones, concretamente el último. Si tienen interés en los anteriores no existe absolutamente ningún inconveniente para que se los remitamos también.

Por último, quisiera destacar dos cuestiones. La primera es que he hecho referencia antes a que nada mejor que ver el conjunto de estadísticas, que aunque no perfectas sí demuestran un salto increíble en la materia porque recogen las horas de vuelo de los helicópteros, los días de

mar de los buques, la respuesta en las distintas zonas y el número de personas salvadas, todo ello con detalles exhaustivos que hacen que puedan ser fácilmente seguidas. Pongo esas estadísticas a disposición de la Comisión. La segunda es que quisiera volver a incidir en que sería muy importante hacer llegar a la Comisión una información general y, especialmente, al igual que hemos hecho en el Senado, que pudiéramos realizar una visita, porque soy consciente de que las cifras y las palabras no son suficientemente traslativas de lo que debe ser la realidad. Yo creo que sería muy bueno que buscásemos un momento para que pudieran visitar algunos de los centros y vieran a las personas que trabajan 24 horas cada día del año, con un sistema que tiene que tener una respuesta entre 10 minutos y media hora de los medios marítimos y aéreos y permanente de los centros en tierra, lo cual no es fácil de conseguir. Creo que lo mejor sería que aceptasen nuestra invitación. Haré llegar inmediatamente, como digo, los pliegos y las condiciones técnicas que nos han sido solicitados, junto con la última publicación —creo que la hemos hecho llegar, pero por si alguna de SS. SS. no la tienen—, y quedo a la total disposición de la Comisión para que puedan visitar las tripulaciones, los centros de control y los elementos de salvamento, de los que creo que nuestro país y todas SS. SS. se pueden sentir legítimamente orgullosos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, dado que vamos bien de tiempo, el señor Camisón tiene la palabra para aclaraciones adicionales.

El señor **CAMISON ASENSIO**: He estado atendiendo al señor Presidente de esta empresa pública con la máxima atención. Ha hecho una explicación de auténtica filigrana, en el sentido de que no se corresponde en absoluto con el concepto que yo he tratado de dar con datos suficientes.

Ha hecho una exposición de la que se puede deducir que todo está a la perfección. Yo he dado una serie de datos prácticamente en sentido contrario. No voy ahora a repetir los argumentos que he expuesto, porque ya han quedado explicitados en este trámite parlamentario de los Presupuestos, pero sí voy a llamar la atención sobre dos aspectos. Uno, sobre la autosatisfacción que tiene el Presidente, y en este caso también como Director General de la Marina Mercante, de que la seguridad marítima en este país es óptima. Ayer mismo, cuando tratamos estos temas en esta misma Comisión y el compareciente del Gobierno los analizaba, no coincidía en absoluto con ese optimismo con que hoy usted nos desborda aquí.

Recuerdo que ayer se dio el detalle de que el último dato contrastado por nosotros, a consecuencia de iniciativas parlamentarias, creo recordar que era que teníamos, en líneas generales, un cómputo de 108 muertos en accidentes de la marina mercante, en una población de 120.000. Ayer quedó claro que es un porcentaje mucho más alto que cualquier otro modo de siniestralidad, como puede ser incluso el de la carretera. La prueba es que en la convención de ese año de París, dentro del *ranking* de las marinas mercantes del mundo, España ocupaba uno de los últimos lugares, y no fue desmentido aquí ayer en absoluto. El Gobierno ha

tenido que promulgar una normativa de todo lo relativo a la señalización, tanto en pesqueros como en marina mercante e incluso en embarcaciones deportivas. Además, a la vista de las confrontaciones que se han hecho, prácticamente no se está cumpliendo esta normativa. Como resumen de lo que expongo, he de decir que no compartimos la autosatisfacción que ha mostrado el señor Presidente de la empresa pública.

En segundo lugar, y más importante, según los datos que he expuesto antes respecto a la construcción de buques, que afecta a esta empresa pública, no ha habido, según nuestras noticias, ningún concurso y usted dice que sí. Con respecto a la contratación de fletamientos, nuestras noticias son que tampoco ha habido ningún concurso, y usted dice que sí. La única manera de resolver esta duda —y es lo que ruego que se haga— es que nos mande lo antes posible los pliegos de condiciones de todos estos concursos relativos al último quinquenio. Entonces saldremos de dudas sobre si nuestros datos son correctos o lo son los suyos, porque hay una divergencia absoluta entre su versión y la mía.

Esto es, resumiendo, lo que quería decir sobre esta sociedad pública.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA** (Lobeto Lobo): Entiendo que la primera parte de lo solicitado por S. S., si ha habido o no concursos, ha quedado respondida, aunque quedará más satisfecho simplemente con leer la prensa de hoy. Le haré llegar los pliegos y los concursos. Manifiesto, primero, que en la anterior etapa de la Dirección General de la Marina Mercante y del Ministerio no era posible que no hubiera concursos porque ése era el procedimiento y no había otros y, segundo, que la construcción de los buques en etapas anteriores se otorgó —supongo— por concurso. El único gran buque propiedad de la Administración, el Alonso de Chaves, no fue construido en mi etapa sino en unos astilleros de Santander. Repito que, aunque no lo he vivido, dicha construcción se habrá otorgado por concurso, y en la etapa anterior en la que se hicieron algunas lanchas se realizó por el procedimiento del concurso. Desde la situación nueva de la sociedad puedo garantizar que ha habido, primera fase, continuidad y, segunda fase, concurso, que es lo que estamos haciendo ahora, y S. S. tendrá cumplidas pruebas de ello.

En cuanto a la competencia y a la transparencia, el diseño que hemos hecho y que puede ser comprobado cualquier día es evidente.

Respecto a la autosatisfacción he de manifestar que no tengo ninguna autosatisfacción. Si nos referimos a que hay un montón de españoles que se juegan la vida día a día por salvar a otros, en ese sentido no es autosatisfacción porque no soy yo. Yo no tereo a bordo. Sí siento satisfacción porque hay una situación que no era así en nuestro país. Esa situación consiste en que las emergencias marítimas en las

aguas de nuestra responsabilidad —puede estar tranquilo su señoría— tienen la máxima respuesta que permite la tecnología moderna en el mundo. Es evidente que no somos Norteamérica, pero actualmente estamos en un lugar dignísimo en cuanto a capacidad de respuesta. Esa no era la situación anterior, todo el mundo lo sabe. Eso no quiere decir que vaya a disminuir el número de accidentes o que podamos salvar la vida de todas las personas. Eso quiere decir que podemos estar de acuerdo con nuestra dignidad en cuanto a que no hay ausencia de respuesta cuando se produce una emergencia. Si eso pasase estaremos listos para explicar si ha habido fallos, porque puede haberlos, nadie puede trabajar en un sistema perfecto.

Tal vez ha mezclado S. S. otro aspecto de la realidad de la seguridad marítima, que es el de la normativa, el cumplimiento a través de las inspecciones de esa normativa. En este punto tengo que decir que me siento muy lejos de la autosatisfacción porque, como S. S. sabe muy bien porque lleva años conociendo este sistema, la Ley de Puertos, especialmente en el tema de marina mercante, ha dado lugar a ciertas discrepancias entre la oposición, pero también ha habido bastantes consensos porque hemos trabajado mucho ese tema. El cambio en comparación con la situación anterior es entre el cielo y la tierra o entre el blanco y el negro, y por tanto, no podía haber ninguna satisfacción en relación con la situación anterior. La ley tiene que ser desarrollada por cerca de 30 reglamentos, y mientras esos reglamentos y la nueva administración marítima no esté plenamente operativa a través de las capitanías marítimas no puede haber ninguna satisfacción, porque no habrá una plena seguridad marítima; no la habrá nunca porque la plena seguridad no existe, pero nos falta un largo camino. Llevamos varios siglos de retraso, ni 50, ni 100 años. En algunas cuestiones marítimas nuestro país, que era puntero en el siglo XVI, se quedó atrás, y ha habido todo tipo de sistemas, de regímenes, etcétera. En este momento estamos recuperando ese pulso todos —no es un problema del Director General de la Marina Mercante, del Ministerio, o del Gobierno sino de la sociedad española en su conjunto que es la que, en definitiva, toma decisiones a través de los medios políticos y públicos—, pero se ha producido un cambio importante, aunque todavía con enormes huecos, porque no se puede pasar de una situación anterior muy compleja, muy confusa y muy obsoleta, en la que todos estábamos unánimes, a una nueva situación. El cambio no tiene lugar de la noche a la mañana, necesita un cierto tiempo para asentarse.

Por tanto, ni está acabada la reforma de la administración marítima, como es sabido, ni está cumplido el nuevo plan 1993-97 con importantes inversiones. Además, me adelanto a decir que en esa fecha habrá que volver a hacer un análisis absolutamente crítico. No se puede ser ni triunfalista ni autocomplaciente en materia de seguridad, porque eso produce confianza y la autoconfianza lleva inmediatamente a riesgos y a muertes. Nada más lejos de mi filosofía personal y de la praxis que estamos aplicando.

A la vez, tampoco sería justo que viéramos todo negro. En este momento hay una sociedad de salvamento que es una realidad magnífica, que falta consolidar porque lleva

funcionando menos de dos años; que ha sido capaz de asistir a una reunión en Lisboa esta semana y codearse con las organizaciones de más solera, de más tradición y más capacidad del mundo; y que es aplaudida por los colegas y reconocida y se puede comprobar de una manera fehaciente.

Hemos avanzado en la protección medioambiental y en la seguridad de la flota, pero eso no quiere decir que no haya que impulsar todavía muchos más cambios. Hay que cambiar entera la Inspección General Marítima. Hay que tener una periferia civil. Hay que concluir el traspaso de medios que gracias al apoyo del Ministerio de Defensa estamos teniendo de un sitio a otro; hay sitios donde no tenemos ninguna instalación ni infraestructura —no puedo estar satisfecho de ello— y donde los funcionarios tienen que estar con medios muy precarios. El sistema nuevo informático, del que sí nos vamos a sentir orgullosos, no está acabado. Por lo tanto, falta un enorme número de elementos que tienen que ser completados a medio y largo plazo.

Lo que sí es una realidad —y no es algo personal sino una reflexión objetiva— es que disponemos de una legislación en marina mercante gracias al Congreso y al Senado, al Parlamento, de la que nos podemos sentir orgullosos, pionera en el mundo, completamente distinta, con una política económica distinta, con una política organizativa distinta, con un modelo de respuesta y de protección de los intereses generales que pasa de 25.000 pesetas a 500 millones y a tomar disposiciones completamente distintas a las que había antes.

Hay un instrumento, como son las agencias americanas, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que ha sido trasladada porque han venido los expertos del Reino Unido y han visto cómo ha evolucionado el modelo español y en este momento Gran Bretaña está —lo cual es casi increíble si miramos para atrás— adaptando un modelo muy similar al español, en el que se trata integralmente el salvamento, la seguridad marítima y la protección del medio para utilizarlos racionalmente.

Hace muy poco tiempo prácticamente sólo teníamos un centro en Tarifa y en este momento tenemos —empezando por el Mediterráneo— un centro plenamente operativo en Barcelona, otro en Palma de Mallorca, otro en Tarragona, un centro operativo de control de tráfico en Valencia y en marcha la obra civil correspondiente; otro en Almería también operativo pero a falta de edificio, de instalaciones adecuadas; también se va a mejorar el centro de Tarifa, ya que aunque ha sido mejorado durante estos años siempre se ha de tener un espíritu de permanente mejora. Tenemos el reto el año que viene, con los presupuestos que espero que SS. SS. aprueben, de hacer los centros de Algeciras, de Cartagena y de Vigo, donde no tenemos instalaciones en este momento. En el caso concreto de Algeciras es evidente que, pasando 1.600.000 personas al año y con los intereses que nuestro país tiene en esa zona, es necesario tener una capacidad de respuesta conjunta nuestra, de Protección Civil, del Ayuntamiento de Algeciras y de la autoridad portuaria mucho mejor de la que tenemos ahora. La misma reflexión se puede hacer respecto a Cádiz.

No este último sábado, sino el anterior, el Ministro para las Administraciones Públicas, don Jerónimo Saavedra, inauguraba la torre y la capitanía marítima de Las Palmas. Hace simplemente un año no teníamos ningún local en Las Palmas. En este momento invito a SS. SS. a que lo vean y se sientan orgullosos del salto que se ha dado. Lo mismo ha ocurrido en Tenerife. Nos faltan medios a flote en las islas. Antes no había ninguno, pero ahora hay (pensando en las Canarias) un remolcador de altura en Tenerife, otro en Las Palmas y lanchas de salvamento en dos islas; no están en todas, por eso hay que seguir el esfuerzo inversor.

Si pensamos en Baleares, es evidente el salto dado en el último año en capacidad, teniendo en cuenta la alta calificación turística y la importancia que tiene el que no muera la gente sin que podamos dar respuesta. Subiendo por la costa, llegamos al sitio más complejo y más difícil, que es Galicia, por donde entre 60 y 100.000 buques, cargados algunos de ellos de mercancías peligrosas, transitan cada año; donde hasta hace muy poco nos enterábamos de los accidentes porque llegaba el buque (recuérdese «El Casón» y otros) a la playa sin que pudiéramos hacer prácticamente nada para evitarlo. En este momento, hay un dispositivo de separación del tráfico, es el que más separado está casi en el mundo. Hay un control de todos los buques que pasan; hay una vigilancia y una cooperación con la Xunta de Galicia para que todas estas cuestiones, algunas a las que hacía referencia S. S., sean acordadas con los pescadores para que no haya ninguna lancha que no lleve chaleco salvavidas, sistemas de comunicaciones; nada parecido a como hace muy poco estaba puesto que, como no había medios para salvarlos, ellos tampoco invertían en seguridad. Hay una situación en ese terreno completamente distinta.

Si vamos al capítulo de la formación, la inversión ha sido importante en estos años, pero partiendo de huecos muy graves. Todo el mundo sabe, porque lo hemos hablado en esta Comisión, que muchos de nuestros marinos y pescadores no sabían nadar. Pasar de esa situación a que tengan una cierta preparación en lucha contra incendios, en autoprotección, en saber utilizar los medios de rescate o de salvamento a su disposición, no es fácil, pero el número de personas que han pasado por esos cursos en estos últimos años, tanto públicos como privados, desde las distintas administraciones, no sólo de nuestro Ministerio, supera las 50.000, cifra realmente importante.

El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos plantea que el año que viene haya (este año van a ser unas 2.500 personas, más o menos, en diciembre; de todo tipo, prácticos, controladores, marineros, etcétera, tanto de la flota dedicada a salvamento como de los buques de la flota mercante o de pesca) más de 3.000 personas, lo cual es importante. Y mediante los acuerdos de cooperación con las comunidades autónomas, un número también trascendente de personas van a recibir formación en esta materia.

No quisiera acabar sin decir que todos los grupos del Senado, por unanimidad (lo cual en este momento político en nuestro país no es fácil), han defendido y se han sensibilizado con la política de seguridad marítima, que debe ser de Estado. Las diferencias políticas deben ser para

otras cuestiones, en ésta no parece que debamos pelearnos más que por seguir avanzando para conseguir que no muera ninguna persona en nuestras zonas de responsabilidad por algo que nosotros seamos capaces de resolver. Esa es la filosofía con la que trabajan cada día las personas que están en la Sociedad Estatal de Salvamento. Esa filosofía, que desde luego el actual Presidente y el Director General de la Marina Mercante comparten, es la que, cuando SS. SS. deseen, estamos dispuestos a que vean «in situ».

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

Creo que ha dado cumplida satisfacción a las preguntas y aclaraciones del Diputado señor Camisón, y sobre todo queda constancia del realismo con el que ha contestado a las preguntas en materia de buenas intenciones, de que hace dos años que se ha iniciado este tipo de labor, en la que le deseamos mucho éxito. Esta Cámara, efectivamente, seguirá con mucha atención todas las iniciativas, todos sus progresos presupuestarios y de instalaciones y formación de personal que permitan evitar pérdidas humanas en un mundo tan complejo y tan difícil, como es el de la seguridad marítima en nuestro país.

Quisiera anunciar a esta Comisión, en primer lugar, la presencia del Subsecretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y que en el orden del día han sido retiradas, por propia decisión y por manifestación a esta Mesa, la comparecencia del Presidente de Enatcar. Asimismo, por propia manifestación a esta Mesa y por decisión de los demandantes, ha sido retirada la comparecencia del Presidente de Telefónica, como ayer anunciamos y hoy confirmamos definitivamente.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES (SALGADO MENDEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 212/001061.)**

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE HISPASAT (SALGADO MENDEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 212/001065.)**

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, nuestro orden del día pasa directamente a la comparecencia del señor Subsecretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que va a contestar y a dar información relacionada con los Presupuestos Generales del Estado para 1995, para tratar de conseguir —y lo va a conseguir— dar satisfacción a las preguntas formuladas a la Secretaria General de Comunicaciones y a la Presidenta de Hispasat.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular, el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, estamos ante otra comparecencia doble: una referida a la

Presidenta de Hispasat, y otra a la Secretaria General de Comunicaciones.

Saludamos al Subsecretario en éste trámite parlamentario de los Presupuestos, con toda cortesía, y pasamos directamente a analizar las cuestiones que en este debate de Presupuestos interesan al Grupo Parlamentario Popular.

El caso del Hispasat, que, como sabe el señor Subsecretario, supuso una inversión de 58.000 millones de pesetas, tanto para el 1.A como el 1.B, incluso el de reserva, empezó a funcionar con un retraso importante, que fue la causa de la situación en la que nos encontramos en este momento.

Para empezar, quisiera plantearle que, de acuerdo con los resultados del año 1994 y basándonos en las previsiones del PAIF y de los presupuestos de explotación y capital de esta sociedad estatal, le preguntamos cuál es la desviación producida en el resultado de la empresa que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias del año 1994; cuál es la desviación, en el mes último de que disponga datos, y las previsiones a 31 de diciembre respecto a las evaluaciones existentes para permitir la rentabilidad final del sistema 1 de satélites al término de su vida útil, que, como S. S. sabe, son 10 años y ya han pasado; y cuál es la desviación prevista para todo el año 1994 de recursos generados por operaciones que figuran en el presupuesto de capital de esta sociedad estatal. Estas son preguntas de tipo general.

Entrando en la información, según datos que estamos manejando en el Parlamento, tanto en el Congreso como en el Senado, la cifra última que se nos ha proporcionado respecto al saldo de endeudamiento de las sociedades estatales, bien es verdad que a fecha 30 de abril del presente año, para el caso de Hispasat se ha fijado en 44.250.000 pesetas. Si eso era a 30 de abril, preguntamos cuál es en la actualidad ese saldo de endeudamiento, cuál será al final de este ejercicio y el previsto para el ejercicio de 1995, que constituye el objetivo de los presupuestos que estamos debatiendo.

En cuanto a la rentabilidad del Hispasat, todos somos testigos de que ha habido una variación de opinión por parte del Gobierno en los últimos meses, que pasó de esperar unos beneficios en la vida del Hispasat del orden de 45.000 millones, hasta, por ejemplo, en julio de 1993, fecha en que la Secretaria General los cifraba en 25.000 millones, y vamos bajando. A principios de este año se hablaba sólo de 20.000 millones. Efectivamente, vamos comprobando que el proceso de explotación del Hispasat se está separando un poco de todas las premisas que se habían expuesto.

En esta situación nos encontramos con que ante las dudas recientes sobre esta rentabilidad, el Ministro responsabiliza del éxito final no ya al proyecto en sí, sino a las propias cadenas que van a utilizar el Hispasat y lamenta —dice textualmente— que la proyección haya derivado hacia el embrutecimiento.

Ante esta situación, cuando estamos ante un tema crucial del Hispasat cual es su rentabilidad, a la vista de que se están cambiando los criterios del Gobierno, quisiera aprovechar la oportunidad de este debate presupuestario para

centrar el tema y ver cómo está la situación en estos momentos. Cuando vemos los informes últimos de los propios constructores, la Matra, Marconi, Space France, nos encontramos con que se contrasta todo aquello que habíamos dicho nosotros en los últimos debates parlamentarios sobre la materia. Vemos, por ejemplo, la cobertura que se hizo del satélite 1A en su diagrama de radiación mediante antena irregular y observamos que, dados los croquis que ofrece el propio constructor, se había enmarcado como centro máximo de recepción justamente donde se había fabricado, en zona francesa, con lo cual quedaba gran parte del territorio español en zona marginada; es decir, que un andaluz tenía peores condiciones para recibir el 1A que un habitante del centro o del sur de Francia. Esto originó un debate y en el 1B se corrigió y está situado en mejores condiciones de recepción.

Así las cosas, nos encontramos con que esta serie de desviaciones y de retrasos que se han producido, están en el fondo malogrando un poco los planes del Gobierno, puesto que, incluso, no se pudo hacer la inauguración, como se había previsto, en los fastos del 92 y a partir de entonces esos retrasos están causando las dificultades económicas a las que hoy nos enfrentamos en estos presupuestos.

Estos retrasos, unidos a las circunstancias económicas, hacen inviable cualquier intento de acercar las tarifas a los máximos establecidos por el Gobierno en aquel momento que, como recuerda, eran de 830 millones anuales por canal y se han ido haciendo rebajas hasta dejarlas en 400 millones o incluso menos, en una especie de saldo.

Estas condiciones de demora de las emisiones (el satélite 1A, entró en funcionamiento, como sabe, el 1 de enero de 1993 y el 1B el 1 de noviembre) han supuesto una serie de pérdida de comercio que si analizamos (no tenemos tiempo de hacerlo en esta comparecencia) lo que se ha perdido de capacidad de emisión, tanto por el DBS utilizado, por la emisión de TBA, como por todos los conceptos, salen cifras que rondan los 4.000 ó 5.000 millones de pesetas que ha perdido el contribuyente español por estos retrasos y disfunciones.

Nos encontramos ante un sistema, el Hispasat, que es atípico, porque es un sistema de satélite español de categoría doméstica para uso y cobertura que contrasta con los sistemas clásicos del Eutelsat, el Intelsat o, incluso, la gran expansión que está teniendo el Astra. Sabe el Subsecretario que sólo hay cinco de tipo doméstico en los países europeos, que son: Alemania, Francia, Italia, Reino Unido y Luxemburgo, con un nivel de penetración y desarrollo mucho más alto que el nuestro. Y ahora vemos que el modelo español se ha establecido y no tiene similitud alguna con estos modelos domésticos europeos internacionales que funcionan en esos entornos y aquí, no. Por ejemplo, se ha creado un operador de pegamento espacial, que es este Hispasat, y tres operadores de segmento terreno, la Telefónica, Retevisión y el organismo autónomo de Correos, separando dos actividades que se necesitan para dar un servicio coherente. Y ahora es cuando se pretende crear una sociedad neutral para intentar arreglar aquella falta de visión del proyecto. Llegamos, por tanto, a esta situación ac-

tual, a los dos o tres años, de una mínima utilización efectiva de los satélites, que se está poniendo de manifiesto en los modelos de operaciones que no están funcionando. En cuanto a las comunicaciones, tampoco tenemos tiempo de analizarlas, pero realmente vemos que, por ejemplo, el Hispasat no pasará de una presencia testimonial y de control pasivo, ya que Telefónica ocupa sólo dos de los 18 canales posibles SFS, Retevisión solamente cinco. Luego vemos que, efectivamente, se va cumpliendo la falta de utilización en estos usuarios del satélite de tipo institucional. No digamos lo que está ocurriendo con las empresas privadas de televisión, que para que acudan ha habido que hacerles una rebaja de saldos. Y la misma Telefónica, que, si este tema no se soluciona, no está dispuesta, por lo que estamos viendo, a utilizar el sistema de una manera que se le saque el máximo rendimiento.

He explicado un poco, en líneas generales, la situación, para que, aprovechando este debate de presupuestos, ya que la Secretaría General no tiene oportunidad de explicarlo, usted nos diga qué perspectivas hay, qué soluciones hay a una situación que no es satisfactoria y que, desgraciadamente, se están cumpliendo aquellas previsiones que nosotros hicimos en varias iniciativas parlamentarias, incluso en los Plenos de esta Cámara. El resultado no es satisfactorio y queremos saber qué previsiones presupuestarias o de otro tipo hay que arreglar la situación de este sistema que, realmente, no es al que debíamos ir.

Esto es, señor Presidente, lo que yo quería exponer al Subsecretario en temas del Hispasat. Y paso ya a temas generales de la Secretaría General de Comunicaciones.

Teníamos pendiente la comparecencia de la Secretaría General para analizar todo lo que había anunciado del segundo borrador del plan estratégico general de la liberalización de las telecomunicaciones, con una serie de documentos que se nos habían hecho llegar por parte del Gobierno. Incluso el tema lo planteamos, por nuestra parte, en el debate del Estado de la Nación y se aprobaron algunas de las mociones con el apoyo nuestro, por supuesto. Siempre hemos defendido la máxima urgencia en esa liberalización, en contra de la opinión muchas veces del propio Ministerio, que ha estado en contra de ella; últimamente, con la aportación del Tribunal de Defensa y del Ministerio de Hacienda. El tema ha ido cambiando y, de pronto, cuando estaba este debate vemos que, en el último Consejo de Ministros, se aprueban las diez medidas de liberalización de las telecomunicaciones, en la línea que nosotros hemos venido manteniendo en los últimos meses, lo cual nos congratula. Se repite otra vez el mismo fenómeno de cuando nosotros defendíamos en esta Comisión una línea de alta velocidad ferroviaria Madrid-Sevilla, que se negaba, y al año siguiente se aprobó. Con lo cual creemos que es una manera constructiva de hacer oposición.

En esta línea...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Camisón. Quiero hacer una aclaración para todos los miembros de esta Comisión. La excelentísima señora doña Elena Salgado en estos momentos se encuentra de viaje en Norteamérica y, por tanto, no va a poder comparecer. O sea, que

a su comentario de que, efectivamente, esperábamos a la Secretaría General de Comunicaciones, tengo que decir a la Comisión que se encuentra en estos momentos de viaje en Estados Unidos, le ha sido imposible comparecer y por eso tenemos la presencia del Subsecretario.

Puede usted seguir, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, y agradecemos la presencia del Subsecretario sustituyendo a la Secretaría General. Hace bien poco ocurrió algo parecido, y en aquel momento se encontraba en Seúl, en Corea del Sur. Esperamos que pronto, cuando vuelva de Estados Unidos, podamos debatir con ella un tema tan de actualidad rabiosa, en estos momentos, como es todo el proceso de la liberalización de las telecomunicaciones en nuestro país como futuro sistema nervioso de todo el sistema económico de un país moderno.

Planteado así el tema nos encontramos con que han pasado pocos días de esa aprobación del Consejo de Ministros, que algo va a afectar a los presupuestos, que se habían aprobado los presupuestos antes de ese acuerdo y, por tanto, queremos conocer qué influencia va a haber en los presupuestos de esos acuerdos que han sido posteriores al proyecto de ley de presupuestos, puesto que realmente tiene que haber una concordancia que no se dio en su día. Apreciamos que, a pesar de todo, sigue habiendo divergencias, porque el propio Presidente del Gobierno, en el último Consejo de Ministros, le dio la trascendencia política de ser él el que lo anunció al país y a los dos días, el Ministro sale, un poco corrigiendo la plana al propio Presidente del Gobierno cuando dijo que todo el proceso era viable y, de acuerdo con el convenio a que se había llegado a nivel comunitario, se tomaba como fecha el año 1998. El Ministro, últimamente, corrigió diciendo que hay ahí un plazo de cinco años y que no está cerrado que el Gobierno español, de acuerdo con Telefónica, pueda utilizarlo y no tengamos esa liberalización hasta el año 2003.

Queremos saber, en estos momentos, porque es fundamental para nuestro debate, quién tiene razón, si el Presidente del Gobierno o el Ministro del ramo, para ajustarse y ver qué terreno pisamos y que se pongan de acuerdo. Por lo menos, si usted puede decirnos hoy dónde está la verdad de este asunto.

Vemos que afecta a todo lo que es el presupuesto, porque, de acuerdo con ello, se fijan unos anuncios de subidas de tarifas telefónicas, como consecuencia de todo eso, hasta el año 1988, que va a influir en todos los capítulos del presupuesto, porque es un gasto importante de toda la Administración y de todas las empresas; justamente, por ejemplo, éste, el de las tarifas telefónicas que se nos anuncia que tiene esas subidas.

También quisiéramos ver si podíamos tener conocimiento, por lo que pueda afectar, ya que el Presidente de Telefónica no ha venido y puesto que el regulador de esta empresa es justamente la Secretaría General, sobre qué va a ocurrir con el tipo de convenios, más que nada de uniones o «merging» —como se viene utilizando en el léxico internacional—, respecto a la creación de Unisource, de Telefónica con las operadoras suecas y de los Países Bajos,

qué posibilidad hay en estos momentos, en qué situación está, puesto que esto va a afectar a toda la evolución relativa a la industria y suministros de la industria, a las partidas correspondientes de los presupuestos.

Y nos gustaría que nos aclarase en qué va a consistir ese organismo neutral de regulación que se ha proyectado, porque ha llegado la hora. Tantas veces hemos repetido desde nuestro Grupo que no tenía sentido que la Secretaría General fuera a la vez juez y parte, que fuera miembro del Consejo de Telefónica y, a la vez, tuviera que regular las decisiones. Creemos que ha llegado el momento de esa separación de no ser juez y parte, se nos anuncia, pero se nos anuncia que es un organismo que va a depender directamente del Ministerio otra vez. Luego vemos que se pone en duda, por lo menos para nosotros, si va a ser neutral o no. Queremos saber si este organismo va a ser semejante al célebre Oftel británico y, por tanto, va a controlar precios, va a investigar denuncias, va a atender reclamaciones de usuarios y consumidores, va a realizar tareas de inspección y si genéricamente va a ejercer las competencias que establece la ley para evitar abusos de posición dominante y prácticas anticompetitivas a que nos tiene acostumbrados este país, sobre todo Telefónica.

Lo siguiente que quisiera aprovechar para dilucidar hoy es qué opinión tiene sobre la práctica de la Dirección General de Tráfico de utilizar radares estáticos y cinemómetros móviles, que no tienen la aprobación de la Secretaría General, puesto que es una partida que afecta directamente a los presupuestos y se ha hecho público que se están utilizando. Hay una descoordinación entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Obras Públicas hasta el punto de que la Dirección General de Tráfico está utilizando estos instrumentos sin estar homologados por la Dirección General de Telecomunicaciones. ¿En qué situación está esta materia?

Nos gustaría que nos informara sobre la situación de Eurotelecom 90. Si no tiene datos, nos los envía, ya que se ha hecho público por la Secretaría General que han tenido lugar unos expedientes relativos a la situación de este concurso que se hizo por la Secretaría General en relación con una exposición de tipo europeo. Queremos conocer la situación de desvío de fondos monetarios y que se nos informe dentro el plazo para nuestro debate político en el Pleno de esta cámara.

Voy a ir terminando, señor Presidente, puesto que, al unir las dos comparencias, comprendo que está siendo demasiado amplia mi intervención, pero hay dos o tres temas que voy a exponer de una manera muy rápida.

Dentro del Programa Star España que, como usted sabe, distribuye la Dirección General de Telecomunicaciones, nos gustaría conocer los detalles de los expedientes y, sobre todo, las contrastaciones que ha hecho la Secretaría General, respecto a si las previsiones e inversiones se han construido, de todos los expedientes dados por la Dirección General de Telecomunicaciones relacionados con videotex inforural que han sido, según mis noticias, en las Comunidades de Asturias, Castilla y León, Extremadura, Galicia y Madrid, por un importe de 749 millones de pesetas. La situación de esas inversiones, si la contrastación que ha te-

nido que hacer la Dirección General se ha realizado y el resultado de esa contrastación de que las inversiones se han llevado a cabo. Nos gustaría que nos enviara, porque supongo que no lo tiene, el cómputo de televisiones locales existentes en funcionamiento, aunque sean ilegales, pero que están funcionando, así como las normas en que se basa la Dirección General para dictar las órdenes de cierre de las mismas, puesto que si dicta órdenes de cierre, debe saber de su existencia. El inventario a nivel de país de estas televisiones locales existentes.

Para no agotar la paciencia de la Comisión, la de la Presidencia, ni la de los servicios, hay una serie de preguntas que no voy a repetir, que son muy específicas, y que voy a pasar a la Presidencia para que la Secretaría General de Comunicaciones, a través del Subsecretario, nos la remita con la mayor urgencia posible, dentro de las 72 horas, plazo fundamental para poderlas tener en cuenta en el estudio de nuestras enmiendas. Con esto termino.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Agradezco a la Presidencia de la Comisión y a la propia Comisión que me hayan permitido comparecer, en tanto que Subsecretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en sustitución de la Secretaría General de Comunicaciones que está en un viaje oficial.

Del conjunto amplio de preguntas que el Diputado señor Camisón me ha hecho, voy a intentar, sobre la marcha, ver las que puedo contestar. En todo caso, queda claro que las que no pueda contestar en este momento porque no tenga aquí toda la documentación, se las haríamos llegar al señor Diputado y a la Presidencia de la Cámara por escrito.

En primer lugar, hay un bloque de cuestiones relativas al Hispasat. Yo tengo aquí información, que creo que puedo dar al señor Diputado, y la única que no tengo es la de mitad de año, del mes corriente, en cuanto a la explotación, que se la haré llegar por escrito. Sin embargo, le puedo dar algunos datos importantes en cuanto al problema de endeudamiento y rentabilidad del satélite Hispasat.

He de decirle que para el año 1995, por primera vez, la empresa —no el satélite— va a tener un «cash-flow» positivo de exactamente 2.926 millones de pesetas. En principio, esto es coherente con el programa de explotación que estaba previsto. Como el señor Camisón bien ha dicho, es un satélite que tiene una vida útil de diez años; ha de amortizar en ese tiempo sus activos, de acuerdo con unas determinadas tablas. Tiene que devolver sus préstamos —a ello contestaré después— y, evidentemente, va teniendo unos ingresos que en principio son ascendentes a lo largo de este período de tiempo.

En concreto —ésta era otra pregunta que me hacía— la cifra de ingresos prevista para el año 1994 es exactamente de 7.455 millones de pesetas, a 31 de diciembre; dentro de poco tiempo estaremos en condiciones de contrastarla. Esta cifra pasará, en el año 1995, a 9.064 millones de pe-

setas, debido fundamentalmente a que la tasa de ocupación del satélite, en estos momentos, es del 80 por ciento; cien por cien en el primer satélite y 60 por ciento en el segundo, con lo cual, a lo largo de este año y pico de funcionamiento, el satélite ha ido incrementando de forma notable su expectativa de funcionamiento.

Con los datos del año 1995, lo que tendríamos sería un total de gastos previstos para el ejercicio de 13.468 millones de pesetas y unos ingresos, por todos los conceptos, de 9.338 millones; 9.064 directamente por la explotación y otros 300 millones por otros conceptos. Eso nos daría una pérdida global para el ejercicio de 1995 de 4.130 millones, matizado por el hecho —como digo— de que, por primera vez, el «cash-flow» es positivo.

¿Por qué salen los 4.130 millones? Porque las amortizaciones previstas para el ejercicio de 1995 son 6.842 millones. Por tanto, aunque tiene un «cash-flow» positivo, evidentemente, al añadir las amortizaciones, aún tiene una pérdida de capital.

¿Cuál es entonces la previsión de beneficios que Hispasat tiene en estos momentos? No ha variado respecto a lo que entiendo debió comunicar la Secretaría General en su anterior comparecencia y es que en el año 1997, en ese ejercicio, tendríamos ya una cuenta de resultados positiva.

El endeudamiento de Hispasat a final de este año y previsto para el año 1995, contestando exactamente a lo que me preguntaba el señor Diputado, es el siguiente: La previsión a 31 de diciembre de 1994 es de 38.135 millones de pesetas de endeudamiento por acreedores a largo plazo; para el año 1995 esta cantidad habría bajado a 31.111 millones de pesetas. Por tanto, de acuerdo con la previsión, efectivamente, la cifra de endeudamiento va bajando y la cifra de amortización probablemente sea mayor, aunque no tengo ahora aquí la cifra exacta de 1994 para comparar.

Los ingresos pasan, en números redondos, de 7.000 a 9.000 millones de pesetas y, por tanto, con total sinceridad, yo creo que en estos momentos el desarrollo, desde el punto de vista económico-comercial, del satélite es satisfactorio. Es una empresa que, por el trabajo que realiza, en los primeros años acumula una gran cantidad de gastos —llamémoslo así— en materia de amortización y en materia de devolución de préstamos y sus ingresos van creciendo con el tiempo. El balance global habrá que hacerlo al final. Sin embargo, en estos momentos está funcionando de forma correcta, tanto técnicamente como en cuanto a los datos de rentabilidad.

El señor Diputado comentaba que las tarifas son más baratas de las que en principio el Gobierno le había puesto como tope. Efectivamente, esto es cierto. Este es un mercado muy competitivo, como bien conoce, y la empresa tiene un margen teórico para subir sus tarifas. Lógicamente, lo hará o no en función de que el mercado responda en este terreno.

La tasa de ocupación —como he dicho antes— es del 80 por ciento, por tanto, es positiva. Hay un dato muy importante que liga con otra pregunta que me ha formulado el señor Diputado, que comentaré después. Me estoy refiriendo al plan de liberalización de las telecomunicaciones. Si, en la situación actual, la empresa Hispasat, con el con-

junto de satélites en funcionamiento, ha sido capaz de ocupar un 80 por ciento y de tener ya un «cash-flow» positivo, la liberalización del sector de las telecomunicaciones, especialmente en lo que hace referencia al cable, creo que nos permite pensar que esta sociedad mercantil va a tener un desarrollo absolutamente clave y seguro. ¿Por qué? En todos los países está perfectamente demostrado que el desarrollo del cable —en contra de lo que aparentemente pueda parecer— está íntimamente ligado a la utilización de satélite, por motivos que el señor Camisón me consta que conoce y, desde ese punto de vista, entendemos que el desbloqueo legislativo de la normativa sobre la liberalización de cable en España indirectamente va a favorecer una mayor utilización de los satélites en general; también cabe pensar, por tanto, de la sociedad Hispasat, en concreto.

Es cierto que en este momento no está aún definida —como el propio Gobierno ha anunciado— la presentación de una ley y hasta que dicha ley no sea discutida por este Parlamento no tendremos el marco definitivo. Hasta ese momento la liberalización no va a ser factible, pero a partir de que el Gobierno presente el proyecto de ley —puede hacerlo antes de diciembre—, las Cámaras en el primer semestre del año podrían aprobar definitivamente la ley. Por tanto, a mediados del próximo año podríamos tener ya una normativa. A partir de ahí los diferentes grupos empresariales interesados podrían empezar a trabajar en este terreno y yo calculo que para el ejercicio del año 1996 ó 1997 este nuevo segmento de clientela va a incidir en Hispasat, segmento de clientela que, según las previsiones que tenemos en este momento, se ha considerado de forma muy conservadora y ello yo creo que puede acelerar la entrada en beneficios de la sociedad, aunque esta previsión en estos momentos no deja de ser una opinión mía difícil de contrastar.

En cuanto a las desviaciones por las que S. S. me preguntaba, según los datos que le facilito, entiendo que para los ejercicios 1994 y 1995 estamos en coherencia con la línea de explotación prevista por la sociedad mercantil y no hay más desviaciones que las inicialmente previstas. Es decir, seguir en régimen de pérdidas hasta el año 1997, cuando se invertiría la tendencia y en el año 1995, antes de amortizaciones, podremos tener un resultado de explotación, de tesorería, positivo. Las perspectivas, por tanto, son positivas en este sentido.

Ha comentado el señor Camisón correctamente el hecho de que tenemos tres operadores terrestres, de acuerdo con la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones, que pueden operar, como son Retevisión, Correos y la Compañía Telefónica de España y es evidente que el futuro desarrollo —al que luego me referiré— de la denominada ley del cable yo creo que va a potenciar el papel de la sociedad Hispasat. Es difícil prever en este momento si, como se ha comentado desde el propio Ministerio, existe la posibilidad de que esta sociedad mercantil se coordine más estrechamente, por ejemplo, con Retevisión, para prestar determinados servicios u ofrecer sus servicios a operadores privados o en otra órbita diferente más ligada al otro operador que sería la Compañía Telefónica. Yo creo que en estos momentos ni la propia Secretaría General podría dar una

respuesta definitiva a este tema, porque habrá que verlo, pero sí creo que el porvenir económico-comercial de la sociedad mercantil Hispasat en estos momentos, con estos nuevos datos encima de la mesa, es perfectamente positivo.

Ya he facilitado a S. S. los datos globales, estoy en condiciones de darle, si es necesario, algún detalle más, tanto en relación con el presupuesto como con el endeudamiento, pero, por ceñirme al tiempo que el señor Presidente me marcaba, voy a entrar a tratar las otras cuestiones importantes que ha expuesto el señor Diputado.

El plan estratégico de comunicaciones o el plan de liberalización de las telecomunicaciones, efectivamente, ha sido aprobado por el Consejo de Ministros del pasado viernes y he de decir al señor Diputado que yo no he detectado ninguna divergencia entre la presentación que hizo el Presidente del Gobierno y la que hizo posteriormente el Ministerio de Obras Públicas, ampliando un poco los detalles. Creo entender que se debe referir a la fecha de liberalización de la telefonía el 1 de enero de 1998. Efectivamente, el documento que ha aprobado el Gobierno, que creo recordar que aún no ha sido publicado en el «Boletín Oficial del Estado», aunque lo será próximamente, lo que dice (hablo de memoria) es que se puede producir esa liberalización, lo cual supone un paso hacia adelante, el 1 de enero de 1998, siempre que se hayan cumplido una serie de condiciones que el documento establece; condiciones que yo entiendo que se habrán cumplido a esa fecha y que, por tanto, no habría problema. Supongo que lo único que hizo el Ministro en la rueda de prensa, porque yo no estaba presente, fue matizar que existían unos prerrequisitos que, de no cumplirse, pondrían en duda que pudiera aceptarse esa fecha. Qué duda cabe que si los requisitos que el documento establece (extensión del servicio universal a todo el país, etcétera) se han cumplido, no hay ningún elemento que permita pensar que debiera retrasarse ese período. Lo que sí es cierto es que la Unión Europea, en el acuerdo adoptado hace aproximadamente un año, marcó esa fecha con carácter general para una serie de países, dejando libre que otros países, entre los cuales se encontraba España, tuvieran lo que yo denominaría una cláusula de garantía o de salvaguardia por si algún conjunto de condiciones previas que la propia Unión entendía que eran correctas no se hubieran cumplido. En estos momentos, el objetivo de Ministerio de Obras Públicas, y, por tanto, del Gobierno, es que se cumplan todos esos requisitos y que a 1 de enero de 1998 estemos en condiciones de dar ese paso, aunque como bien señalaba el señor Camisón, el acuerdo contempla muchas más cosas; éste es sólo uno de los puntos del mismo. Quizá los compromisos concretos del Gobierno, a corto plazo, son tres. El primero es la presentación del proyecto de ley que hemos llamado de televisión por cable, aunque después habrá que ver cuál es la denominación definitiva, antes del 31 de diciembre; el segundo, la presentación del proyecto de ley sobre televisión local por ondas hercianas, que intenta dar una solución al otro tema que ha planteado el señor Camisón. Efectivamente, como él mismo decía (no tengo aquí el inventario en estos momentos, pero se lo haríamos llegar), hay que dar una solución a

la reexistencia real de una serie de televisiones locales que están utilizando ondas hercianas y que, hoy por hoy, no están reguladas en nuestra normativa. El Ministerio tiene ya un borrador de este proyecto de ley, borrador que, incluso, fue visto en un primer examen por la Comisión de Subsecretarios pero que, lógicamente, quedó a la espera de que el Gobierno aprobara el marco definitivo (el que aprobó la semana pasada); por tanto, yo creo que no va a haber ningún problema de calendario para presentar este segundo borrador, no sé si antes del de televisión por cable, después o simultáneamente; probablemente, el orden lógico sea primero el de televisión por cable y después este segundo que, de hecho, regula una parte del problema global.

Quisiera hacer un comentario al señor Camisón. El ha dicho en su intervención, y está en su derecho de verlo así, que el Ministerio había sido poco proclive a la liberalización pero que finalmente ésta se ha producido. Yo debo decir, sin querer entrar en una polémica subjetiva de opiniones, que el Ministerio ha impulsado activamente el proceso de liberalización y que nos sentimos contentos y satisfechos con lo que ha aprobado el Gobierno. El que no se haya hecho antes es porque, precisamente, son unas decisiones que, aparte de ser importantes, tienen otra característica que las diferencia de otros procesos legislativos, y es que son irreversibles. Muchas veces los gobiernos y los parlamentos decretan o legislan en materias que, hasta cierto punto, tienen vuelta atrás o simplemente cambio (hoy se dice una cosa y en otro momento el Parlamento puede votar una ley diferente que corrige, de una forma o de otra, el rumbo), pero en materia de telecomunicaciones, las principales decisiones que va a adoptar, tanto el Gobierno como el Parlamento, en los próximos meses, en su gran mayoría, son de carácter irreversible. Por poner un ejemplo, si decidimos tener —por decir una tontería— cinco operadores en telefonía, que no es el caso, una vez que lo hemos decidido y se hubieran hecho las inversiones, al cabo de cinco años, otro Gobierno u otro Parlamento, aunque quisieran, difícilmente podrían decir: Me lo he pensado mejor y en vez de cinco que sean dos y los tres restantes sobran. Incluso en sentido contrario. ¿Por qué? Porque hay unas inversiones, unas cuotas de mercado que son difíciles de establecer y una vez decidido el camino es difícil corregirlo. Por eso el Gobierno ha sido muy prudente en cuanto a aquilatar bien las decisiones. Y no sólo el Gobierno va a ser prudente, sino que estoy seguro de que las Cámaras, cuando reciban estos proyectos de ley que se derivan de este proceso de liberalización, prácticamente en 1995 no digo que sea lo más importante que discuta el Parlamento, porque puede parecer un poco exagerado por mi parte siendo del Ministerio de Obras Públicas, pero creo que va a ser de los proyectos de ley de mayor envergadura, de mayor calado económico y político. Estoy convencido de que el Parlamento le va a dedicar un tiempo, si cabe, más especial por lo que estoy diciendo, porque las decisiones van a ser en gran parte irreversibles, y esperemos que todos sepamos encontrar el camino adecuado.

Dicho esto, me preguntaba cómo afectaba a los presupuestos. Aunque es cierto que el acuerdo técnicamente se produce posteriormente a la aprobación del presupuesto

por parte del Gobierno, precisamente en la medida en que el Ministerio de Obras Públicas este tema lo ha estado elaborando desde hace tiempo y lo ha puesto en común con el resto de ministerios, especialmente con el Ministerio de Hacienda, en el seno de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, podemos decir que los presupuestos de 1995, de una forma o de otra, ya tienen incorporadas las ideas generales del acuerdo marco que ha aprobado el Gobierno. Acuerdo marco que, a corto plazo, tampoco tiene una incidencia especial en presupuestos, en la medida en que la mayor parte de las inversiones a realizar en todo este proceso lo van a ser precisamente por agentes privados o por agentes que tienen contacto con el sector público, como puede ser la Compañía Telefónica Nacional de España, que, como bien conocen los señores Diputados, opera al margen del presupuesto y sin recibir subvención. Qué duda cabe, no obstante, que la pregunta del señor Camisón tiene sentido a medio y largo plazo. Efectivamente, según cómo evolucione este inmenso sector, es evidente que la Compañía Telefónica, que Retevisión, que Hispasat y otras sociedades que en este momento no pensamos en ellas, o no existen, pueden influir de una forma o de otra en la política presupuestaria. Pero a corto plazo ya ha sido tenido en cuenta y no hay ningún elemento nuevo o determinante.

Me preguntaba sobre las posibles fusiones de la Compañía Telefónica. Este es un tema de capital importancia sobre el cual, en este momento, como Subsecretario del Ministerio, no le puedo aportar ningún dato nuevo. Dudo incluso que si el Presidente de Telefónica hubiera podido comparecer hoy aportara ningún dato nuevo. Es evidente que la Compañía Telefónica está tanteando, creo que muy correctamente, con los diferentes operadores extranjeros posibles alianzas estratégicas, sea en un terreno, sea en otro. Forma parte, por ejemplo, como bien conoce el señor Camisón, de la red Unisource, etcétera. Hay una serie de contactos pero creo que —es una opinión como Subsecretario del Ministerio— no se van a materializar definitivamente hasta que el cuadro legislativo, normativo, del proceso de liberalización en España esté definitivamente aprobado; el cuadro legislativo en España y, no lo olvidemos, lo que está discutiendo también la Unión Europea, porque estamos en un proceso tan cambiante que la misma Unión Europea, en este momento, no ha determinado definitivamente cuáles son sus ideas o sus preferencias en aspectos tan importantes, por ejemplo, como la liberalización o no de las infraestructuras. Incluso el Gobierno alemán, que sea cual sea su color político siempre tiene una rama bien ganada de rigor, planificación y antelación, ha variado su postura, como bien conoce el señor Camisón, en las últimas semanas, más que meses, en cuanto a los ritmos del proceso de liberalización y ha pasado de una postura decidida de no liberalizar las infraestructuras, que estaban monopolizadas por la Deutsche Telecom, a una postura que ha cambiado en las últimas semanas, que de momento la ha anunciado simplemente, no la ha materializado, de permitir, de una forma o de otra, la entrada de capital privado en este sector de infraestructura, no sé a través de qué forma.

El Gobierno inglés en estos momentos está efectuando un análisis, que tiene que terminar antes del 31 de octubre —de aquí a unos días—, de si privatiza o no el Post Office, el servicio de correos, pero con una forma diferente y novedosa respecto de lo que conocemos en otros países. Lo digo porque, casualmente, hace poco recibí a uno de los asesores o consultores del Gobierno inglés en esta materia que vino a exponer su *expertise* en estos temas, que es lo que hacen en este tipo de empresas, le atendí con interés y me explicó un poco el proceso de asesoría al Gobierno inglés que ellos estaban haciendo, y lo que parece que el Gobierno inglés está estudiando en este momento —que, repito, aún no ha aprobado y mucho menos discutido en la Cámara de los Comunes— es una posibilidad de convertir en acciones al Post Office y venderlas como si fuera Repsol o Argentaria. No iría tanto por la vía de segmentar el servicio y ofrecer parcelas a otras empresas como por una opción del *share*, de acciones. De todas formas esto está *sub iudice*, valga la expresión. Antes del 31 de octubre el Gobierno inglés tiene que tomar una decisión y trasladarla a la Cámara de los Comunes, que debería dictar un *bill* o algo parecido. Simplemente lo digo como idea para mostrar que estamos en un terreno en el que están trabajando todos los gobiernos europeos, en este momento —y el nuestro es un ejemplo—, están trabajando activamente definiendo este marco. Pues bien, hasta que estas grandes decisiones —es una opinión mía como Subsecretario— no estén definitivamente aposentadas en Europa —yo creo que será en un período de uno a dos años—, estas grandes alianzas estratégicas entre nuestra Telefónica y otras empresas van a estar entre paréntesis hasta que realmente todos los operadores sepan exactamente a qué atenerse. Digo esto por lo que he señalado —y no me quiero alargar— de que algunas de estas decisiones tienen carácter irreversible, y pongo el ejemplo del Post Office inglés. Si el Gobierno inglés decide —y el Parlamento se lo aprueba— convertir en acciones el capital del servicio de correos y venderlas en el mercado es prácticamente irreversible con una opción diferente que sería parcelar el servicio en niveles, uno sería para el Royal Post Office, otro para el Royal Mail y otro para otras empresas, porque es difícil que el mercado pueda digerir las dos cuestiones. Por eso el Gobierno inglés en este terreno, me explicaba este asesor de una empresa especializada, lleva un año y medio estudiando el tema, ha contratado a una empresa para que le haga un estudio, y me anunciaba que probablemente en la Cámara de los Comunes iba a ser uno de los grandes debates de la próxima temporada las diferentes opciones que podíamos tener sobre este tema.

En cuanto al organismo regulador y sus funciones, que ha anunciado el Gobierno, en materia de telecomunicaciones, son las que el señor Camisón ha expresado aunque no estén escritas, la normativa aún no ha salido, pero globalmente comparto las funciones que él ha dicho. No obstante, el Gobierno ha dicho que este organismo iba a estar adscrito al Ministerio de Obras Públicas, lo cual en principio no tiene por qué presentar ninguna contradicción en cuanto a su independencia, porque lo que sí queda claro es que estaría orgánicamente separado de lo

que ahora es el aparato administrativo, que es la Secretaría General de Comunicaciones, la Dirección General de Telecomunicaciones, Correos, Telefónica, etcétera. Es cierto que en la actual estructura administrativa de nuestro país, la de ahora y la de siempre —y esto ha pasado en todos los países europeos—, se confundía un poco el juez y parte; es cierto. Por eso se ha producido este proceso de separación que, como recordarán los señores Diputados, se inició con la dejación por parte del Director General de Telecomunicaciones de la presidencia de Retevisión, es decir, desde su inicio el Presidente de Retevisión era el Director General de Telecomunicaciones, llamémosle de oficio, no era otro cargo sino que simplemente añadía a sus funciones esta no ejecutiva, y en un momento determinado el Ministerio y el Gobierno entendieron que se producía una cierta confusión administrativa fruto de que la normativa hasta entonces en vigor lo permitía perfectamente, no era incorrecto, pero el nuevo marco hacia el cual estamos caminando hace que el regulador, en este caso el Director General de Telecomunicaciones, que además es delegado del Gobierno en la Compañía Telefónica, no tenga por qué ser el presidente de una empresa que de una forma u otra entra en concurrencia o simplemente camina por el mismo mercado que la empresa regulada. Este mismo proceso se va a realizar, señor Camisón, con el organismo regulador —no sé exactamente qué nombre va a tener, pero las funciones son similares o muy idénticas a las que usted ha comentado— y va a estar separado de la Secretaría General de Comunicaciones. Por tanto, en su momento se configurará con la fórmula no que el Gobierno sino que el Parlamento determine en la ley correspondiente, y tendrá una autonomía total de funcionamiento, lo cual no impide que esté adscrito al Ministerio de Obras Públicas como están adscritos otros muchos organismos, pero va a existir una radical separación orgánica y administrativa, de funcionamiento y de personas, entre los que estén en el aparato de regulación normal de telecomunicaciones y este organismo regulador, controlador, inspector y, en definitiva, juez del funcionamiento. No le puedo dar más precisiones porque el Gobierno aún no ha elaborado la norma concreta. Cuando esta norma se elabore sin duda vendrá al Parlamento y veremos qué problemas pueden plantearse.

Hay algunas otras cuestiones más de detalle, no por ello menos importantes, sobre las que me preguntaba el señor Camisón pero que en este momento no tengo información: el inventario de televisiones locales, el detalle de los expedientes del programa Start, etcétera. Tanto yo como mis colaboradores, mi Jefe de Gabinete y el Director General de Presupuestos que me han acompañado, hemos tomado buena nota e intentaremos hacer llegar los datos a esta Cámara lo antes posible.

Hay otras dos cuestiones sobre las que sí le puedo dar un poco de información, independientemente de que por escrito se la ampliemos: Eurotelecom 90 y los radares de tráfico. Sobre Eurotelecom 90, sin perjuicio de que se le dé por escrito una información más precisa, como digo, lo que de memoria le puedo decir es que por parte del Ministerio, incluso por parte de esta Subsecretaría en sus funcio-

nes de inspección interna, se abrió una inspección a petición de la Secretaría General de Comunicaciones. Esta inspección ha dado como resultado toda una información que se ha remitido, por una parte, al Fiscal del Estado, que ha abierto unas diligencias, y no puedo darle más detalles porque ya no está administrativamente en mis manos; se ha remitido también, desde el punto de vista de funcionamiento interno, al Ministerio de Economía y Hacienda, con el ruego de que lo remitiera al Tribunal de Cuentas; digo con el ruego porque formalmente es el Ministerio de Hacienda el que tiene que remitirlo y puedo adelantarle que el Subsecretario de Economía y Hacienda me contestó que así lo había hecho. Por tanto, hemos abierto todo el procedimiento de tipo administrativo, de inspección y sancionador, y en este momento tanto el Tribunal de Cuentas como la Fiscalía están trabajando en este tema. Todo esto, señor Camisón, se lo digo de memoria. No obstante, por escrito le puedo dar más precisión e incluso las fechas de cómo está esta cuestión.

En cuanto a los radares de tráfico yo creo que hay una confusión. No sé exactamente el nombre técnico de los aparatos que utiliza Tráfico para torturar a los usuarios, a mí y a cualquier otra persona, aunque evidentemente la intención que tiene es positiva. Sí puedo decirle que el Centro Español de Metrología —no la Dirección de Telecomunicaciones—, que es una pequeña unidad técnica muy especializada que depende del Ministerio, es el realmente responsable de homologar este tipo de aparatos, de acuerdo con las comunidades autónomas. Hay un complejo proceso de transferencia de competencias —en este momento de memoria no se lo puedo explicar, pero sé que está perfectamente coordinado— y hasta que no se realizó este proceso de homologación no pudieron entrar en funcionamiento, en la campaña de verano, los radares. No sé si usted recordará alguna noticia en prensa que dijo que no habían entrado en funcionamiento porque existía algún problema de homologación. Está ya resuelto y, por tanto, según mi información, salvo que yo ahora me equivoque, no se trataría tanto de la Dirección de Telecomunicaciones como del Centro Español de Metrología. A su vez esto ha dado paso a una inquietud consecuencia de un cambio de normativa del Ministerio de Interior y del Ministerio de Obras Públicas en cuanto a las especificaciones que tienen que tener no estos aparatos, sino los llamados alcoholímetros, que es la otra cara de la moneda de esta política de Tráfico, que me parece muy correcta, de intentar controlar los excesos de velocidad o la inseguridad. Este cambio de normativa dio lugar a unas quejas de algunos ayuntamientos que tenían aparatos no homologados, con lo cual insisto en que existe el Centro Español de Metrología o los que en su caso tengan las comunidades autónomas para poder homologar. No obstante, sobre estos puntos, si le podemos dar una información escrita más precisa, se la enviaremos.

Y por último, las preguntas que por escrito me ha hecho llegar, voy a ver si con la Secretaría General de Comunicaciones, aunque no esté la Secretaria General aquí, desde mi visión de conjunto, como Subsecretario, podemos darle contestación escrita.

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

Creo que hemos cumplido el objetivo que teníamos, en dos días intensos. Tenemos suficientes datos todos los grupos políticos para que podamos empezar a trabajar seriamente con los presupuestos, mejorarlos en lo posible y ofrecer cuanto antes a la sociedad española unas perspecti-

vas de presupuestos para el año 1995 que supongan progreso, creación de puestos de trabajo y, en definitiva, una mejor situación de todos nuestros ciudadanos. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y veinte minutos del mediodía.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961