



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 336

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 27

celebrada el miércoles, 2 de noviembre de 1994

ORDEN DEL DIA:

	Página
Pregunta del señor Soriano Benítez de Lugo (Grupo Parlamentario Popular), sobre razones por las que la Inspección de Buques del puerto de Tenerife es más flexible en la aplicación de las normas de control que la del puerto de Las Palmas. (Número de expediente 181/001090).....	10249
Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Borrell Fontelles), para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento. A petición propia. (Número de expediente 214/000075)	10250

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

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

Se abre la sesión de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente.

— CONTESTACION A LA SIGUIENTE PREGUNTA DEL SR. SORIANO BENITEZ DE LUGO (GRUPO POPULAR): SOBRE RAZONES POR LAS QUE LA INSPECCION DE BUQUES DEL PUERTO DE TENERIFE ES MAS FLEXIBLE EN LA APLICACION DE LAS NORMAS DE CONTROL QUE LA DEL

PUERTO DE LAS PALMAS. (Número de expediente 181/001090.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Con arreglo al orden del día que todos ustedes conocen, puesto que les ha sido enviado, el primer punto es contestación a la pregunta sobre las razones por las que la Inspección de Buques del Puerto de Tenerife es más flexible en la aplicación de las normas de control que la del Puerto de Las Palmas. Está formulada por el Diputado don Alfonso Soriano Benítez de Lugo.

¿Está el señor Diputado? **(Pausa.)**

Al no estar el señor Diputado, queda decaída la pregunta y, por tanto, tenemos que agradecer a don Manuel Panadero su presencia en esta Comisión y pedirle disculpas por haberle hecho comparecer sin que pueda contestar a la pregunta que le tenía planteada el señor Soriano Benítez de Lugo.

Hasta las once y media, hora en la que comparecerá el señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

— CELEBRACION DE LA SIGUIENTE COMPARECENCIA DEL EXCMO. SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (BORRELL FONTELLES), PARA INFORMAR SOBRE LAS LINEAS GENERALES DE LA POLITICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICION PROPIA. (Número de expediente 214/000075.)

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señores Diputados; bienvenido, señor Ministro.

Reanudamos la sesión y lo hacemos para tener la oportunidad de —a petición propia y a petición de distintos grupos políticos, concretamente los grupos Popular e Izquierda Unida— llevar a cabo las tres comparecencias del señor ministro: la primera, a petición propia; la segunda, a petición del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya sobre telefonía móvil y telecomunicaciones; y la tercera, del Grupo Popular sobre el mismo tema. Para tratar de facilitar los trabajos, estábamos comentando que los temas son tan amplios que darían motivo para dos o tres comparecencias. Yo entiendo perfectamente que el señor Ministro, con el rigor al que nos tiene acostumbrados, quiera darnos la máxima información y de contenido suficiente como para dos o tres comparecencias, pero el problema está, señor Ministro (y eso no lo hemos podido hablar en privado pero lo hablamos ahora en público, porque no tiene ninguna injundia sino que simplemente es un diálogo abierto para tratar de optimizar nuestras reuniones y las comparecencias de los ministros, en este caso del ministro, señor Borrell), en que no siempre disponemos de los ministros cuando quisiéramos y estas comparecencias se han venido retrasando mes y medio; por eso se han ido acumulando, señor Ministro. No ha sido un capricho orga-

nizar hoy esta reunión con tres comparecencias de gran contenido, de gran calado técnico, político económico, de todo tipo, pero nos vemos forzados a condensarlas hoy porque la reunión se ha ido aplazando, semana tras semana, durante mes y medio.

Por tanto, pido y ruego, en primer lugar, al señor Ministro —que ha sido sensible a la solicitud de las tres comparecencias— que sea lo más escueto posible, aunque también lo más claro posible —como suele ser— y, a su vez, que los señores Diputados, sobre todo los portavoces, sean lo más concretos y precisos posible en sus aclaraciones, para tratar de cumplir en un horario razonable nuestra jornada de trabajo en el día de hoy, que ya ha empezado con un poco de retraso, por diversos motivos, precisamente por motivos de transportes en algunos casos y también porque esperábamos al señor Ministro, que tenía otro compromiso en el Senado y que ha venido directamente desde allí.

Sin más preámbulos y dando cumplimiento al motivo de esta comparecencia que debía haber comenzado a las 11,30 y que va a empezar a las 12 menos 12 minutos, comparece el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, señor Borrell, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento, a petición propia.

Tiene la palabra el Ministro, señor Borrell.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente, muchas gracias, señoras y señores Diputados, por su atención.

Esta comparecencia —como dice el señor Presidente—, a petición propia, trata de situar la política general del Ministerio, una vez que el proyecto de presupuestos ha sido remitida a las Cámaras y ha pasado el trámite de su debate de totalidad, es decir, una vez que conocemos ya el escenario financiero en el cual tiene que desarrollarse la actuación del Ministerio durante 1995.

Las líneas generales de la actuación de un ministerio se inscriben, lógicamente, en el programa electoral del partido que sustenta la acción del Gobierno, en los acuerdos parciales que hay que instrumentar para conseguir las mayorías parlamentarias suficientes para sustentar esta acción del Gobierno, en los planes y programas a medio plazo que las Cortes o el Gobierno aprueban, para orientar las tareas inversoras y los métodos y sistemas de planificación en los distintos sectores de actividad del Ministerio y, finalmente, en los presupuestos que determinan las posibilidades concretas de actuación. Conocemos ya todo ello y, por tanto, es un momento oportuno para analizar con SS. SS. las líneas generales de la actuación del Ministerio que, al final, acaban resumiéndose o concretándose en aspectos parciales y concretos. Yo había seleccionado 72 de ellos que son —creo— los que resumen de una forma suficientemente comprensiva el amplio abanico de actuaciones del Ministerio y que tienen trascendencia pública, pero es evidente que no tendremos tiempo —y quizá tampoco ganas— de entrar a analizar 72 problemas concretos, todos ellos, insisto, de una enorme relevancia (unos más que otros, pero que, en cualquier caso, han tenido y tienen un impacto con-

siderable en la opinión pública), que van desde los instrumentos publicitarios de determinadas marcas de alcohol hasta problemas graves y profundos asociados con el desarrollo de las telecomunicaciones.

Si les parece a SS. SS., como el tema de las telecomunicaciones es objeto de una comparecencia posterior podría dejar dentro de lo que es política general del Ministerio el área de telecomunicaciones para ser desarrollado en el contexto de las siguientes comparecencias y así no tener que repetirme.

En primer lugar, podríamos hablar del escenario presupuestario. El escenario presupuestario para 1995 consolida las altas cotas de inversión que han caracterizado los Presupuestos Generales del Estado desde la segunda mitad de la década de los ochenta. Es verdad que el presupuesto del Ministerio, en su conjunto, tiene un crecimiento modesto, un 3,2 por ciento, que no es ni siquiera el crecimiento monetario esperado para el PIB. Sin embargo, es un crecimiento que se produce de forma selectiva y que creo que permite avanzar en las políticas prioritarias que el Departamento tiene diseñadas a lo largo de 1994.

La consolidación de los niveles de inversión en términos nominales no mantiene, por tanto, el ritmo de crecimiento con respecto al PIB. Es decir, hay que reconocer que la inversión pública no es en 1995 la primera prioridad del presupuesto, y así será si SS. SS. lo aprueban tal como ha sido remitido a las Cortes, porque el Gobierno ha decidido que otras prioridades tengan primacía. Prioridades en el campo de la asistencia sanitaria, de la educación, del saneamiento de determinados sectores de la actividad pública. Hay que reconocer que la cifra de inversión prevista, casi 740.000 millones de pesetas, debe ser suficiente para mantener este ritmo inversor en los parámetros heredados del pasado, pero si, de verdad, computamos el esfuerzo inversor que va a hacer el Ministerio, no sólo desde el propio Ministerio sino desde los organismos o entes públicos que ejecutan importantes volúmenes de inversión, veremos que estamos hablando de una cifra de inversión que se acerca —prácticamente coincide— al billón de pesetas. Estamos hablando de un billón de pesetas de inversión si a la cifra del presupuesto le sumamos la que ejecutan los entes públicos, aeroportuarios, portuarios, Renfe, Feve, Enatcar, todos los que son agentes públicos que ejecutan inversiones. Pero si quisiéramos ser realmente omnicomprendivos de cuál es el esfuerzo inversor que el Ministerio tutela o dirige políticamente, ejecutándolo en algunos casos y concertando actuaciones con otros agentes en otros, tendríamos que sumar toda la inversión que ejecutan las empresas gestoras de servicios públicos de telecomunicaciones. En ese caso nos estaríamos acercando a la cifra de 1,6 billones de pesetas. De manera que estamos hablando de una cifra de inversión que supera los 4.000 millones de pesetas diarios. Es el volumen inversor que el Ministerio canaliza de nuevo hacia la sociedad española por múltiples procedimientos, e incluyo en ellos, porque creo que hay que incluirlo, la inversión que hace, por ejemplo, Telefónica, en lo que son servicios públicos regulados, es decir, en aquellos que tienen un precio final sometido a una norma o a una disposición gubernamental y que no se pres-

tan en función de la competencia en el mercado sino en función de una obligación de servicio público.

Excuso decir —y entraré en ello con más detalle en la comparecencia posterior— que muchas de estas inversiones se sitúan en el margen de la rentabilidad empresarial y se acometen por razones de política de servicio público; no por razones de maximización del beneficio de un operador, sino como consecuencia de una relación contractual que le liga y le liga también en lo que es el volumen de su inversión. No hay que olvidar que estamos hablando de servicios públicos o, en otras palabras, de monopolios regulados que son bien distintos de los monopolios importadores de café que conoció Adam Smith en el siglo pasado. Por tanto, estamos hablando de un billón 600.000 millones de pesetas o un billón «stricto sensu» si quitamos el área de telecomunicaciones, de la que hablaré después, o de 740.000 millones de pesetas de inversión directa del Ministerio.

Insisto —y debo reconocer y lo asumo perfectamente porque estoy totalmete de acuerdo con las prioridades que el gobierno ha fijado— en que la inversión pública en el presupuesto de 1995 somete su evolución a las condiciones derivadas del control del déficit público, por una parte, y de las prioridades dadas al saneamiento de otros ámbitos de la actuación pública. Por cierto que el debate presupuestario ha sido muy ilustrativo sobre el propio concepto de déficit público. Cada día me parece más evidente que deberían reformarse los mecanismos de la contabilidad nacional para distinguir lo que son operaciones de capital de lo que son operaciones corrientes, no porque unas me parezcan malas y las otras buenas, como algún grupo político parece creer, sino para contrapesar activos con pasivos y tomar clara conciencia de lo que significa un endeudamiento orientado a aumentar el «stock» de capital a través de un proceso de inversión y, por lo tanto, a la calificación del déficit como haría un empresario en su cuenta de explotación como algo distinto de su cuenta de capital.

El proyecto de presupuestos dedica una atención importantísima a la continuidad del saneamiento de los entes y actividades dependientes del Ministerio, y ese saneamiento se concentra en dos grandes ejes: Renfe y la relación del Ministerio con las empresas constructoras y con los ciudadanos objeto de un expediente expropiatorio de sus bienes inmobiliarios. El aspecto más importante de este presupuesto, desde el punto de vista de este saneamiento, es que, por primera vez, se reflejan las relaciones del Estado con Renfe en función del contrato-programa que acaba de firmarse y que sitúa esa relación en unas estrictas pautas de realismo. El contrato-programa entre el Estado y Renfe es —creo— un hito importantísimo en la gestión del Ministerio puesto que clarifica el futuro del ferrocarril como modo de transporte para el próximo quinquenio y sitúa la relación presupuestaria en unas coordenadas de realismo que no había tenido en el último quinquenio. Así, las transferencias de Renfe crecen un 15 por ciento para situar la relación presupuestaria en lo que debe ser, es decir, en la envoltura financiera acordada entre el operador público del modo de transporte ferroviario y el Estado.

Las transferencias a Feve crecen un 27 por ciento y también Feve se sitúa en una senda de absoluto realismo.

Con este presupuesto Feve no tiene ya necesidad de solicitar en el futuro créditos extraordinarios, como tampoco lo tendrá que hacer Renfe si se cumplen las previsiones del contrato programa. Por lo tanto, desde la perspectiva del Ministerio de Obras Públicas avanzamos en una estabilidad y credibilidad presupuestaria que constituye, sin duda, el mayor de sus méritos.

Lo mismo podemos decir de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, cuyos recursos crecen un 10 por ciento para atender los gastos derivados del despliegue de los medios de salvamento que tan eficazmente han contribuido a resaltar la imagen de España como un país moderno capaz de hacer frente a las incidencias que se producen en nuestras costas.

Las transferencias a las confederaciones hidrográficas crecen un 36 por ciento, para estabilizar su presupuesto y compensar los impagados y las demoras que se han producido como consecuencia de la pertinaz sequía en las relaciones financieras de estos entes públicos con el mundo agrícola.

Finalmente, Correos recibe una transferencia adicional de casi 20.000 millones de pesetas para acabar de liquidar sus deudas con Telefónica y con Renfe, heredadas de la anterior situación, de antes de 1992, cuando todavía Correos era una dirección general, cuya estructura presupuestaria no ha alcanzado los niveles de realismo que hoy tiene.

De manera que es un presupuesto que, creciendo moderadamente y manteniendo los niveles de inversión, sitúa en un realismo muy valioso la verdad de los gastos y de los costes para que las relaciones entre el Ministerio y sus agentes, administrativos o empresariales, y las de todos ellos con los ciudadanos se desarrollen de una forma fluida y veraz. En particular, no hay ya demora alguna en el pago del Ministerio a las empresas constructoras; no hay ni una sola demora. Yo creo que hemos alcanzado unos calendarios de pago que satisfacen plenamente al mundo de las empresas constructoras y tampoco la hay —salvo algún caso particular que siempre podrá ser citado como anécdota— demoras en los pagos por expropiaciones. La previsión de un crédito de más de 40.000 millones de pesetas en el presupuesto del próximo año específicamente destinado a este fin permite mantener esta senda de estabilidad. Ha quedado, pues, atrás la situación en la cual las tensiones presupuestarias, los recortes presupuestarios de las primaveras de 1991 y 1992 obligaron al Ministerio a demorar sus pagos. Hoy estamos perfectamente al día. Hemos reducido los plazos de pago por debajo incluso de lo que son las costumbres comerciales del mundo privado y de ello creo que pueden dar buena fe las manifestaciones al respecto de las empresas constructoras, que desgraciadamente tienen mucha menos trascendencia pública cuando son positivas que cuando no lo son.

Así pues, tenemos un presupuesto fundamentalmente realista que consolida el esfuerzo inversor y que hace un importante esfuerzo de control en todas las partidas del gasto. Los denominados gastos corrientes, tan denostados, crecen menos de la media, pero debo advertir a SS. SS. que el Ministerio tampoco podría hacer un esfuerzo inversor mayor del que hace, en el caso que hubiese una capacidad

financiera adicional, si los recursos materiales y sobre todo humanos con los que cuenta no experimentasen un crecimiento análogo. En este momento la restricción más fuerte para aumentar el esfuerzo inversor, caso —insisto— de que hubiese recursos adicionales, sería la dimensión organizativa de las direcciones generales encargadas de gestionar este esfuerzo inversor. Estoy pensando en las grandes direcciones generales de carreteras, obras hidráulicas o infraestructura ferroviaria que han sufrido, como el resto de la Administración, un ajuste severo en sus efectivos humanos y en sus medios de funcionamiento —el denostado capítulo 2—, que hace que en este momento sea muy difícil para nosotros hacer un esfuerzo inversor mayor porque seguramente nos faltarían los cuadros técnicos y la capacidad organizativa para poderlo canalizar. Detrás de cada peseta de inversión saben SS. SS. que hay un esfuerzo muy grande de gestión administrativa, de preparación de proyectos, de supervisión técnica, de control de las obras, que todo esto se hace con personas preparadas, altamente cualificadas, si fuera posible, adecuadamente retribuidas, en una estructura organizativa eficiente, dotada de medios modernos. Todo esto se traduce al final en oferta pública de empleo, en capítulo 1, en capítulo 2, y si ustedes se dedican a mirar los ratios de peseta invertida por cápita de ingeniero que la gestiona podrán observar un preocupante aumento de este ratio hasta unos límites que yo creo que ya no es posible seguir aumentando. Si hubiese una peseta más para atribuirle al Ministerio de Obras Públicas, yo no les pediría a las señoras y señores Diputados que la pusieran en el capítulo 6, pediría que la pusieran en el capítulo 1, en el capítulo 2, como garantía de poder gestionar adecuadamente los recursos de inversión que se pide que hagamos. Y de esto no hay suficiente conciencia. Seguimos haciendo un debate presupuestario maniqueo, dedicado a declarar que el capítulo 6 es bueno y el 1 y el 2 son malos, cuando realmente todos son factores complementarios dentro de un proceso de producción que exige un adecuado equilibrio entre ellos. No me quejo, por lo tanto, de no tener más recursos para invertir, porque realmente lo que necesitaría, para gestionar adecuadamente el dinero que los contribuyentes nos encargan que gestionemos, serían más recursos humanos y organizativos en los aparatos de gestión.

Una vez analizada la evolución básica del presupuesto y resaltadas sus líneas generales, podríamos, si les parece, pasar a analizar algunos de los aspectos más importantes de sus políticas sectoriales, y nada mejor que seguir un organigrama del Ministerio para analizar, una a una, cuáles son las políticas que tienen mayor relevancia. Dentro del campo de inversión —vamos a hablar de inversión de infraestructuras—, sin duda la estrella sigue siendo la inversión en carreteras por su volumen, no así por su ritmo de crecimiento, pero sí por su volumen. La inversión en carreteras sigue siendo extraordinariamente elevada. Quiero darles un dato. El año que viene, a partir del día 1 de enero, a lo largo de todo el año, cada día pondremos en servicio un kilómetro nuevo de autopista y contrataremos la ejecución de otros dos. En cifras redondas, ésta es la dimensión del esfuerzo inversor que vamos a mantener. Saben SS. SS.

que, en materia de carreteras, seguimos los planteamientos del denominado Plan puente o plan de actuaciones prioritarias en carreteras, el Papca, que ha sido remitido a las cortes y que define los objetivos hasta que aprobemos el segundo plan general de carreteras, que debería derivarse del Plan Director que deberían discutir las Cámaras cuando lo estimen oportuno, por el procedimiento que crean más conveniente. Porque la pregunta que se hace el Ministro es: ¿Qué fue del Plan Director de Infraestructuras? Estamos esperando una resolución de las Cámaras al respecto, para que nos sirva de instrumento director, como su nombre indica, de las actuaciones inversoras que deseamos ejecutar. El Plan Director de Infraestructuras debería ser el marco del cual se derivaran los planes sectoriales, y el más importante de ellos debería ser el segundo plan de carreteras, que el Ministerio cree que debería aprobarse en la segunda mitad de 1995, para que una vez acabado el horizonte de ejecución del Papca, a primeros del 96, pudiésemos arrancar ya con el segundo plan de carreteras. Pero, de momento y hasta finales del 95, sabemos perfectamente en qué tenemos que invertir nuestros recursos: en el programa puente de carreteras. Un programa muy ambicioso, que saben SS. SS. en qué consiste —no se lo voy a repetir— y que se desarrolla satisfactoriamente. Tiene problemas en algunos trazados de gran importancia estratégica, que nos obligan a difíciles decisiones de política de infraestructuras y de política ambiental. En particular, el cierre de la N-II entre Cervera e Igualada, que está pendiente de la decisión definitiva por parte del Ministerio; el cierre de la N-III entre Madrid y Valencia, que ha encontrado las dificultades que conocen SS. SS. a su paso por el Cabriel; las autovías de Galicia, que se desarrollan normalmente con problemas importantes, técnicos y medioambientales, a su paso por Piedrafita, la conexión del macizo galaico con la meseta, pero que por lo demás se desarrollan a sus ritmos previstos. Luego en carreteras no preveo ninguna dificultad, los objetivos están muy claros, los estamos ejecutando a unos ritmos perfectamente razonables. Tenemos tres o cuatro grandes problemas puntuales que deberán ser objeto de un estudio más profundo y de la correspondiente decisión. Los gastos de mantenimiento crecen de una forma acelerada, lo que nos obliga a dedicar cada vez más recursos al mantenimiento de las infraestructuras ya construidas. Espero que estén de acuerdo SS. SS. en que este mantenimiento debe ser prioritario y que, antes de seguir construyendo, hay que mantener lo que ya hemos construido. Eso hace que crezca el capítulo de gastos de mantenimiento y conservación en una red que alcanza ya unas dimensiones europeas, lo que nos obliga a dedicar, como les digo, una parte muy importante de nuestros recursos al mantenimiento. El segundo plan de carreteras debería ser presentado en la segunda mitad de 1995 y debería orientar las actuaciones a partir del año 96. En ese esquema está trabajando el Ministerio. Si existe un Plan Director dictaminado por las Cortes en ese momento, tanto mejor. Eso nos permitiría situar el segundo plan de carreteras en el contexto del Plan Director. Si no fuera así, el segundo plan llegaría, en cualquier caso, como una pieza dotada por sí misma de la suficiente potencia planificadora de las inver-

siones y, en todo caso, imprescindible ya, puesto que nos habríamos quedado sin instrumento director de las mismas. Este segundo plan de carreteras debería tener un horizonte temporal más largo que el primer Plan, el segundo plan de carreteras debería cubrir el horizonte 1996-2007, es decir, todo lo que queda de Plan Director hasta su horizonte final, puesto que la experiencia nos ha enseñado que procesos de planificación sectorial de cinco o seis años son demasiado cortos y hay que plantearlos en horizontes de nueve o diez años, para tener en cuenta la complejidad que tienen, y tendrán cada vez más, las obras de esta naturaleza, sobre todo en su interacción con el medio ambiente.

En materia de infraestructura ferroviaria, tenemos decisiones de inversión asociadas al corredor Mediterráneo. El presupuesto crece más que otras rúbricas de inversión, pero es una cifra muy modesta todavía, sesenta y tantos mil millones de pesetas, que se dedican fundamentalmente al corredor Mediterráneo, a terminar el programa de cercanías. El denominado Plan de transporte en las grandes ciudades o Plan Felipe está ya prácticamente terminado, con unos resultados que han superado todas las previsiones en cuanto a número de pasajeros transportados (más de un millón de pasajeros diarios transporta la red de cercanías española) y seguimos avanzando en los grandes proyectos de modernización de la red, de la perspectiva de la velocidad alta o de la alta velocidad, con proyectos ambiciosos que deberían ser objeto de mecanismos de financiación específicos. En 1995 empezamos las expropiaciones de los terrenos para la construcción de la línea de alta velocidad entre Barcelona y la frontera y licitaremos las obras de algunos de los tramos entre Madrid y Barcelona, algunos situados entre Lérida y Zaragoza y otros entre Riela y Calatayud, que son los cuellos de botella de la red. Seguimos analizando las infraestructuras que superan cuellos de botella, como es el túnel del Guadarrama, y la prolongación de la velocidad alta desde Valencia hacia Alicante. Pero debo reconocer que las inversiones, las materiales, las que estamos ejecutando, se concentran hoy en las comunicaciones Valencia-Alicante, con la intención de prolongarlas hasta Murcia, y Barcelona-Valencia, es decir, el corredor Mediterráneo, donde construiremos una infraestructura capaz de permitir la circulación a 220 kilómetros por hora en lo que es el área de mayor demanda ferroviaria manifestada.

En política hidráulica, el Plan Hidrológico Nacional sigue avatares complejos. La reciente resolución del Senado obliga a reconsiderar la forma de elaboración y sus plazos, la relación que hay entre planes de cuenca y Plan Nacional. El Ministerio sigue creyendo que ambas piezas no pueden situarse una tras de la otra, como los vagones de un tren, sino que son una relación dialéctica que debe abordarse conjunta y simultáneamente, pero tendremos que tomar en consideración —claro está— los planteamientos que se han hecho en la Comisión General de Autonomías y las repercusiones que ello tiene sobre la elaboración del Plan Hidrológico. Mientras tanto, aquí también, los objetivos están perfectamente definidos. Existe un plan puente de obras hidráulicas que conocen SS. SS., que se extiende hasta 1996, que estamos ejecutando y en cuya ejecución

debemos extremar, cada vez más, la preocupación medioambiental. Tenemos ahí el problema de Itoiz; estamos esperando la resolución de la Comisión Europea. Las obras del resto de las actuaciones van a buen ritmo. El Ministerio va a dar prioridad a las actuaciones de abastecimiento a las ciudades y de saneamiento de las aguas residuales urbanas y, desde luego, no emprenderá ninguna actuación nueva de inversión para regadío que no venga solicitada expresamente por el Ministerio de Agricultura. Estamos en un contexto de política agrícola sometido a unos planteamientos cambiantes, que conoce mejor que nadie el Ministerio de Agricultura, y tenemos que revisar nuestras inversiones en infraestructuras orientadas al regadío, para tomar muy en consideración los condicionantes que la política agrícola representa. El abastecimiento debe ser prioritario. La situación de recursos hidráulicos ha sido límite a finales del año hidráulico. Seguimos soportando un período de sequía que se está convirtiendo en el más largo e intenso del siglo. Hemos pasado por episodios políticamente difíciles, como el trasvase de 45 hectómetros de agua desde la cabecera del Tajo a la cuenca mediterránea. La gran pregunta que podríamos hacernos al respecto es dónde estarían estos 45 hectómetros cúbicos si el Gobierno no hubiera decidido trasvasarlos. Bien, pues estarían en este momento almacenados en la cabecera del Tajo, seguirían estando en los embalses de Entrepeñas y Buendía y no se hubieran utilizado para otro fin alternativo en la cuenca del Tajo. Esta es la razón por la cual el Gobierno pudo entender en su día que eran excedentarios, puesto que ese verano no se hubieran utilizado para otros fines y seguirían almacenados allí, y decidió su trasvase para evitar unos daños que hubieran sido extremadamente graves para la agricultura mediterránea.

No hay que ignorar tampoco que este episodio, con el conflicto político que de él se ha derivado, plantea grandes interrogantes sobre la clase de política hidráulica que este país quiere o puede hacer. Ese interrogante es el que debe ser contestado en el marco de un instrumento de planificación con rango de ley, que parece que la Cámara Alta no desea que llegue a las Cortes sin antes haber pasado por una serie de trámites que, como mínimo, me temo que retrasarán todavía más el difícil proceso abordado.

En cualquier caso, la gran pregunta en ingeniería o geopolítica hidráulica para España es saber si las cuencas pueden o no estar interconectadas entre sí, si las cuencas hidráulicas de este país son realidades físicas independientes, que deben contar cada una con sus propios recursos, o si creemos que es políticamente deseable, físicamente posible y económicamente viable que las cuencas, en algunos casos, formen una realidad interrelacionada, de manera que los recursos de unas puedan venir en servicio de las necesidades de otras.

De todo ello seguiremos hablando a lo largo del año 1995, pero SS. SS. deben tener (y pueden recibirla, si lo desean) una información detallada sobre las obras que estamos acometiendo y cómo las obras en curso agotan ya la capacidad presupuestaria que las Cortes asignan al Ministerio en este programa. Por tanto, el inicio de nuevas obras para regadíos tiene que estar condicionado a la clarifica-

ción del escenario de planificación hidrológica, a la existencia de recursos adicionales y, sobre todo, al visto bueno de la política agrícola. No puede ser que nos encontremos con una contradicción sistemática entre el impacto que una obra hidráulica tiene sobre el medio ambiente, que la tiene inevitablemente (debe ser controlada y valorada, pero es obvio que la tiene), y las consecuencias positivas que se derivan de ello para la política de regadíos. En ese sentido una mayor coordinación entre los dos ministerios puede contribuir a que la política hidráulica sea mejor entendida y más asumida por los distintos sectores de la sociedad española.

La política de ciudades seguirá teniendo un impulso decisivo. Conocen SS. SS. todos los programas en curso, desde Bilbao-Ría 2000 al eje del Llobregat o al recientemente planteado del eje del Besós —que no hace sino sumar las actuaciones previstas por el Ministerio en este terreno— o a las actuaciones en el triángulo Elche-Alicante-Alcoy o a algunas operaciones urbanísticas en Madrid, que no parece que sean suficientemente apoyadas por el Gobierno municipal de la capital (estoy refiriéndome a la operación de la Ciudad Aeroportuaria o a la operación de la Estación de Chamartín), o a un conjunto de operaciones transporte-medio ambiente-ciudad que van desde la adecuación urbana de Toledo y el Tajo hasta las operaciones ferroviarias planteadas en ciudades como Palencia, Valladolid o la Estación Gran Central de Valencia, lo que creo que es una panoplia muy rica, muy variada, muy potente de actuaciones donde el Ministerio conjuga su función de elemento urbanístico, sistema de transportes y sistemas de medio ambiente.

En materia de vivienda debemos congratularnos de varios aspectos positivos. En primer lugar, la excelente marcha del primer Plan de Vivienda —Plan de Vivienda tan duramente criticado en la primavera de 1991— que está cumpliendo sus objetivos, superándolos incluso. Las 400.000 viviendas que iban a resultar como consecuencia de la aplicación del Plan se están ejecutando en sus plazos y las comunidades autónomas, con alguna salvedad atípica, están desarrollando el plan en perfecta coordinación con el Ministerio. Debemos congratularnos, pues, de lo que, sin duda, constituirá uno de los grandes éxitos de la gestión del Ministerio de Obras Públicas, el Plan de Vivienda, que acaba en 1995 y que debe ser sustituido por otro que estamos ya iniciando, cuya pieza fundamental será el desarrollo de la vivienda en alquiler. El segundo elemento positivo, por el cual también creo que debemos congratularnos todos, es la inminente aprobación de la LAU. Este ha sido un proceso largo y complejo en el que hemos hecho el mayor esfuerzo de consenso imaginable y que espero que fructifique la próxima semana o esta misma. Y el tercero, la próxima remisión al Ministro, que tiene el honor de informar a esta Comisión de las conclusiones de la Comisión de expertos sobre materia de suelo. Esta Comisión de expertos fue creada como continuación de los trabajos que yo mismo encargué al llegar al Ministerio para revisar la normativa urbanística. En este sentido creo que es muy bueno que SS. SS. recuerden que la legislación del suelo de 1976 es modificada por el Gobierno Socialista a través de una ley, la

Ley del Suelo de 1990, es decir, de hace muy poco tiempo, con el objetivo de luchar contra los fenómenos especulativos que habían producido un estrangulamiento en la oferta de suelo, fenómenos especulativos asociados al «boom» de 1987 y años sucesivos, que produce una respuesta legislativa: la Ley del Suelo de 1990, recurrida por varias comunidades autónomas que, a su vez, desarrollan otras legislaciones del suelo y que en algún caso, como el caso de Cataluña, se aplican, no sé si decir simultánea o indistintamente, en todo caso confusamente, sobre la realidad, mientras el Tribunal Constitucional no ha fallado todavía los recursos presentados.

La ley de 1990 es, pues, una ley del Gobierno socialista de hace muy poco tiempo (que seguramente no ha tenido tiempo para hacer sentir sus efectos), con la voluntad de luchar contra los fenómenos especulativos y que se encuentra hoy enfrentada a una crítica que proviene, en algunos casos, incluso de las filas del propio Partido Socialista, reclamando una desregulación del mercado del suelo. Vamos a esperar a ver qué nos dicen los expertos, o al menos la Comisión creada al respecto, donde están representados los agentes de todo tipo, para conocer cuáles son los problemas que tiene nuestra actual legislación urbanística y de qué manera pueden ser resueltos. Tan pronto como tenga este informe, y espero poderlo tener en el transcurso de este mes de noviembre, elevaré un informe al Gobierno y a los consejeros de vivienda y urbanismo de las comunidades autónomas para conocer cuál es la modificación que debemos hacer en nuestra legislación o en nuestras prácticas administrativas en las administraciones competentes, que son ayuntamientos y comunidades autónomas.

En política ambiental debo remitirme a lo que tuve ocasión de informar a esta Comisión sobre las líneas básicas de la estrategia de medio ambiente, que avanza en lo que es la política de calidad de las aguas, en la definición del plan nacional de saneamiento y depuración de aguas, que integra las actuaciones de las comunidades autónomas, que debe trasponer la directiva comunitaria, repartir los fondos de cohesión para que lleguen de una forma equitativa a las distintas administraciones y de manera que cada ciudadano, en cada parte del territorio, haga un esfuerzo homologable en términos de sus aportaciones, vía parafiscalidad o precios públicos, a un proceso de saneamiento que es muy desigual en distintas partes del territorio. Algunas comunidades van más avanzadas que otras. Las competencias están ya transferidas en todas partes, incluso en el País Vasco. Eso nos obliga a un esfuerzo de coordinación en la perspectiva comunitaria de esta política de saneamiento que se basará, desde el Ministerio, en las declaraciones de interés general, en aquellas zonas ecológicamente sensibles, y en convenios de colaboración o tramitación a Bruselas de proyectos que puedan recibir fondos de cohesión, aunque la administración competente sea una administración autonómica o municipal.

Debe quedarles ya claro a SS. SS. que los fondos de cohesión no se van a territorializar, como había pedido alguna comunidad autónoma. No son instrumentos de desarrollo regional, pero van a ir a aquellas administraciones competentes en los objetivos que persiguen estos fondos.

No es tanto, pues, el quién, sino el qué lo que nos importa, y una vez definido el qué, el quién se deduce por consecuencia lógica de la concepción del Estado autonómico. Si decidimos que hay que aplicarlos a saneamiento de aguas, que es un gran objetivo ambiental, tendrán que recibir los fondos las administraciones competentes para ejecutar esta clase de inversiones, bien a través, como les digo, de declaraciones de interés general, bien a través de convenios de colaboración, bien a través de presentación, por parte de la Administración del Estado directamente a la Unión Europea, de un proyecto concreto suministrado por una administración autonómica o local, puesto que las tres formamos parte del Estado y las tres somos corresponsables, en distintos niveles, de esta política. Pero creo que la política de saneamiento de aguas será también una política estrella que está dando frutos muy evidentes, de una enorme trascendencia para el turismo, para la sanidad pública y para el equilibrio del territorio; una política con enormes implicaciones en todos los ámbitos, y por eso sigue siendo para el Ministerio una política prioritaria, aunque cada vez la instrumentaremos más a través de transferencias de capital y menos como inversión directa, puesto que en un Estado descentralizado, como es el nuestro, donde la Ley Básica de Régimen Local encarga a las corporaciones locales la competencia de saneamiento y depuración (y existen leyes de saneamiento y depuración en varias comunidades autónomas que otorgan a la correspondiente Administración autonómica un papel preponderante), debemos actuar coordinando e impulsando más que ejecutando directamente.

Por otro lado, en materia de costas vamos a mantener el esfuerzo inversor en inversiones que cada vez deben ser más cuidadosas con los impactos ambientales que producen. Creo que la legislación de costas es uno de los grandes activos políticos de la década socialista que no debe ser modificada, que los esquemas competenciales tal y como están planteados están bien planteados y, en mi opinión, no deben ser modificados, y mucho menos deben ser planteadas cuestiones que significarían la desaparición de la costa como un espacio natural protegido. Al contrario, debemos reforzar la teoría tan vieja como Justiniano de que la línea del mar y el borde de los ríos es un dominio público que pertenece a la colectividad y como tal debe ser preservado.

La política de costas pasa por invertir y por eliminar los vestigios de un pasado que no fue respetuoso con la costa como un activo público y como un capital turístico de primera magnitud. Y en este sentido, este año y durante el siguiente, iniciaremos una política de derribo —en el sentido más físico de la palabra— de viejos hoteles situados en zonas de alto valor turístico y que están invadiendo dominio público, en un achatarramiento de viejas instalaciones productivas del sector turístico —si puedo aplicar aquí la terminología de la siderurgia—, para despejar nuestro frente de mar y dar más calidad a nuestra oferta. Las primeras demoliciones se producirán en Calviá a finales de este año o principios del próximo, en una política, que queremos enérgica, de liberación de la línea costera, integrada en una política turística que aumente la calidad de nuestra oferta y preserve nuestros espacios naturales.

Por lo que se refiere a la política ambiental tenemos grandes retos que van desde el plan de residuos hasta sistemas legislativos que permitan recoger y procesar los aceites lubricantes, hasta la normativa de envases y embalajes que no ha sido aprobada todavía por la Unión Europea, como consecuencia de fricciones entre el Parlamento y la Comisión, o hasta los problemas de la parafiscalidad medioambiental, la política de actuaciones en los campos energéticos y, en particular, del CO₂. La política ambiental se convierte, señorías, cada vez más, en una política de políticas que afecta a todos los aspectos de la vida económica y social y que obliga a la Dirección General de Política Ambiental a un esfuerzo que seguramente aconsejaría que fuese incrementada su capacidad operativa, puesto que sólo con las declaraciones de impacto ambiental que tenemos que hacer, tenemos una carga de trabajo que me preocupa que pueda retrasar el esfuerzo inversor. Tengan en cuenta ustedes que para toda la problemática de esfuerzo que hay que hacer en el campo de las evaluaciones y declaraciones de impacto ambiental, el Ministerio cuenta con media Subdirección General, puesto que esa Subdirección General se dedica, además de a eso, a todas las tareas de programación de las inversiones que hace la Dirección General. Hay una desproporción evidente entre estos recursos humanos y la ingente carga de trabajo que implica analizar escrupulosamente las evaluaciones de impacto ambiental de las obras que tenemos sobre la mesa, que van desde la ampliación del aeropuerto de Barajas, hasta la autopista de Guadalajara y la autopista de la Costa del Sol. En general, quiero dejar patente y manifiesto la voluntad del Ministerio de analizar exhaustivamente las implicaciones ambientales de cualquier obra, aunque ello signifique una demora en su ejecución; demora que debería ser reducida o eliminada mediante una reestructuración organizativa que nos dotase de los medios necesarios para ello. En este sentido, ya anticipo la supresión de la Secretaría General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre (cuyo titular, mi amigo y colaborador Emilio Pérez Touriño, ha vuelto a Galicia por voluntad propia, reincorporándose a la vida universitaria) y su sustitución por un refuerzo en el área de política ambiental, dotándole de mayores capacidades organizativas para hacer frente a la política de evaluación de impacto de las infraestructuras y, en general, a la tarea que representa seguir la dinámica internacional en este terreno: biodiversidad, desertización, CO₂, envases, embalajes, aceites usados, etcétera.

También debo anticiparles que la política ambiental va a tener trascendencia importante en los campos fiscales. Cada vez más la fiscalidad deberá ser orientada hacia las consideraciones ambientales, o mejor dicho, la política ambiental tendrá consideraciones e implicaciones fiscales, puesto que, a fin de cuentas, el medio ambiente es un problema de fallo de la economía de mercado por no recoger adecuadamente los efectos externos de las actividades de producción y consumo, y todo el mundo sabe que esos efectos externos se corrigen mediante intervenciones vía fiscalidad que corrigen el sentido de los precios; por eso habrá que desarrollar una política en estrecha coordinación

—obvio es decirlo— con el Ministerio de Hacienda para orientar nuestra política en este sentido.

Me temo, señor Presidente, que me estoy extendiendo más de la cuenta, y aun dejando de lado toda el área de telecomunicaciones, todavía debería entrar en el sector transportes como sector de actividad. Hasta ahora hemos hablado de las infraestructuras, pero tendríamos que hablar ahora del sector transportes, es decir, de las áreas de servicio de transportes ferroviarios, aéreos y terrestres.

Por lo que se refiere al ferroviario, ya les he explicado que el gran elemento político es el contrato-programa, que es un aspecto muy positivo de la gestión, que tendrá que ser seguido de un contrato-programa con Ferrocarriles de Vía Estrecha, pero que los dos entes ferroviarios están ya en situación de equilibrio desde el presupuesto con respecto a su cuenta de explotación. Eso es muy importante. Por primera vez Feve y Renfe están pintados en el presupuesto como son, con los recursos que necesitan para equilibrar su cuenta de explotación y para financiar las inversiones que tienen que hacer para mantener las redes que se les encarga que mantengan y para prestar los servicios que la colectividad quiere que preste. En el año 1995 Renfe va a recibir de los presupuestos públicos casi 800 millones de pesetas diarias, y esto sin inversión nueva y sin disminución de su carga financiera del pasado; es decir, para el mantenimiento de su operativa. La inversión nueva corre a cargo de los Presupuestos del Estado, de la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Ferroviario, y el endeudamiento de Renfe disminuirá gradualmente hasta finales del próximo quinquenio, reduciéndose en pesetas constantes en unos 400.000 millones de pesetas, que es una cantidad muy importante, pero seguirá manteniendo un nivel de endeudamiento también importante. De todas maneras, SS. SS. deberían, me permito sugerirles, quizás dedicar un debate al futuro del ferrocarril como un modo de transporte en nuestro país. Es evidente que aquí estamos a caballo entre el desarrollo de las cercanías, donde cada ciudadano que usa el tren de cercanías paga aproximadamente la mitad de lo que cuesta —paga 7 pesetas por kilómetro cuando su coste de producción está en las 14 pesetas— y, sin embargo, es imprescindible desarrollar el transporte de cercanías, pero cuanto más lo desarrollemos más «déficit» —entre comillas— tendrá Renfe, y ahí estamos haciendo frente a una externalidad urbanística que debe ser sufragada por el conjunto de los ciudadanos, y eso no hay que calificarlo como un déficit perverso que combatir, sino como algo positivo que quisiéramos desarrollar. Ojalá que tuviéramos la posibilidad de subvencionar a más ciudadanos desplazados en tren de cercanías —ojalá que eso fuera posible— y, por tanto, aumentásemos el «déficit» —entre comillas— de Renfe por este procedimiento.

Entre esta modalidad de transporte ferroviario y los trenes de alta velocidad, que, por cierto —es otra buena noticia que debo anunciar a SS. SS.—, cubren sus gastos de explotación —es el único tren que cubre sus gastos de explotación y que, a pesar de los esfuerzos agoreros que han hecho algunos grupos de la Cámara, para vaticinarle las mayores desgracias, tiene una tasa de ocupación que supera al óptimo y está cercana al máximo—, con unos cos-

tes por pasajero transportado en torno a 15 pesetas por kilómetro, que lo convierte en un modo muy competitivo, pero que nos obliga a plantearnos la estrategia de extensión de la red de alta velocidad en el conjunto de la geografía española. Ese es un gran debate que debería nacer en el Parlamento y desarrollarse con unas pautas de racionalidad, teniendo en cuenta los esfuerzos financieros que ello requiere y un impacto que tiene sobre el equilibrio territorial. Porque no les quepa a SS. SS. ninguna duda, la estrategia ferroviaria en líneas de alta velocidad o velocidad alta está dibujando el mapa de la España de la primera mitad del siglo que viene. Esas son las grandes decisiones en política territorial. Este país será lo que sea en función de la política de trenes de alta velocidad y la política hidráulica que este Gobierno y los siguientes hagan; la política de trasvases y la política de líneas de velocidad alta o de alta velocidad son los vectores que dibujan el mapa de la España del próximo siglo, son decisiones de la mayor importancia desde el punto de vista de dónde estará la población, dónde estará la actividad económica, dónde, en suma, el territorio seguirá vivo y dónde el territorio no tendrá los elementos necesarios para mantener un crecimiento y que la actividad se siga desarrollando en su seno. Sobre este tema insistiré cuando hablemos de la política de telecomunicaciones porque también esta última es un instrumento de política territorial de primera magnitud. Nosotros no queremos un país donde haya letreros que digan: «Teléfono público a 60 kilómetros.» Queremos un país donde el teléfono esté presente en todo el territorio, y no sólo el teléfono, sino también los servicios avanzados de telecomunicaciones. Eso requiere de una intervención política activa en este campo.

En materia de puertos y aeropuertos las noticias son excelentes. En materia de puertos no solamente podemos mantener el esfuerzo inversor del orden de 40.000 millones de pesetas/año, sino que además el año que viene podemos congelar o bajar las tarifas portuarias. El esfuerzo de gestión que está haciendo el ente público de Puertos está fructificando de una forma muy positiva. Los puertos españoles son unos puertos hoy dotados de una capacidad operativa que les hace muy competitivos. Pueden serlo todavía más. El reciente acuerdo de la Comisión delegada para simplificar los trámites en los entornos portuarios es quizá más importante que más inversiones, pero seguiremos invirtiendo del orden de 40.000-45.000 millones de pesetas al año, generados todos ellos por los *cash flows* del sistema portuario, y además podremos congelar o reducir las tarifas en un esfuerzo de contribución a la competitividad del país y al control de las pensiones inflacionistas.

Aeropuertos ha tenido muy buen año, ha aumentado sus ingresos, ha controlado sus costes. Seguirá invirtiendo del orden de 100.000 millones de pesetas al año en el próximo quinquenio. La operación Barajas va bien. No tenemos congestión aérea. Somos el país europeo con los aeropuertos menos costosos —las tasas aeroportuarias son las más baratas de la Comunidad— y con el tráfico aéreo más fluido de todos los cielos europeos. Creo que los usuarios de la navegación aérea son conscientes de la extraordinaria mejoría que se ha producido en este terreno, que debe con-

tinuar y que hay que agradecer al sentido de responsabilidad de todos los trabajadores del ente público Aena y en particular a los de su división de navegación aérea. Avanzamos en la construcción de los aeropuertos de Palma de Mallorca, de Bilbao, de los aeropuertos canarios y de la operación Barajas, invirtiendo con cargo al *cash flow* de Aena unas cantidades que, al cabo de los próximos cinco años, nos habrán dotado de la red aeroportuaria más eficiente de Europa.

Enatcar está ya en números negros. Ya vuelve a ganar dinero después de las dificultades que conocen sus señorías. Es una empresa modélica en el transporte por carretera que sin ningún trato de favor ofrece unos servicios muy competitivos y de alta calidad que le permite reinvertir todos sus *cash flows* en la mejora de su flota de automóviles.

Finalmente, la sociedad estatal Salvamento y Seguridad Marítima es una de las joyas de la corona, es uno de los elementos más positivos desde el punto de vista de la capacidad que ha desarrollado de intervenir en situaciones graves y peligrosas en la navegación marítima y en la lucha contra la contaminación.

La liberalización de la aviación civil va por sus pasos, ordenadamente, con resultados positivos. Esperamos que se extienda a más rutas. Al Ministerio de Transportes le preocupa obviamente la situación de Iberia; no siendo el Ministerio responsable de su gestión, sí nos preocupa la viabilidad de la empresa, y desde aquí hago un llamamiento a todos sus trabajadores para que contribuyan al necesario e imprescindible proceso de ajuste de la empresa para hacer frente a la competencia con empresas europeas, que se producirá en la primavera de 1997 —Es decir, dentro de muy poco tiempo— y ya para hacer frente a la competencia que le hacen operadores nacionales que han entrado en las rutas más rentables de la geografía española, pero que irán entrando poco a poco en todos los tráficos de cabotaje, puesto que es intención clara del Ministerio potenciar la competencia en el tráfico aéreo interior, en la medida en que no tenemos aquí fenómenos de *descrème* y que todas las rutas son rentables o pueden serlo y, por lo tanto, no se justifican subvenciones cruzadas entre distintas rutas del territorio español.

En transporte terrestre y en marina mercante la liberalización pactada en el marco europeo se desarrollará en el calendario previsto, con los escenarios 1997-98 que conocen SS. SS. El programa de ayudas a las empresas de transporte terrestre se ha desarrollado según lo previsto. Desgraciadamente se han concentrado las subvenciones en el abandono de actividades fundamentalmente. Es un sector muy atomizado, con problemas de estructura empresarial, de dimensión, que debe ser compactado para tener una capacidad mínima de enfrentarse a la competencia, que también vendrá en 1997 y para lo cual tenemos que reforzar nuestro esfuerzo de preparación.

En Correos puedo anunciarles que continúa la reducción del déficit de una forma muy notable. Correos ha sido capaz a la vez de mantener la paz laboral, de reducir su déficit y de aumentar la calidad de su servicio. Ha reducido su déficit desde los setenta y tantos mil millones de pesetas

auditados antes de 1990 a unas cifras que todavía son muy elevadas, que rondan los 20.000-30.000 millones de pesetas, según que se incorporen o no amortizaciones del patrimonio físico. Su déficit se ha visto reducido de una forma notable, al mismo tiempo que ha conseguido una colaboración, que yo agradezco, de sus trabajadores y una mejora de su calidad que se muestra en todas las auditorías externas que venimos haciendo sobre el servicio.

Correos tiene pendientes dos grandes temas: la elaboración de un estatuto o reglamento de su personal y una ley postal, que yo me he comprometido a impulsar con los sindicatos de Correos, para clarificar el mercado. Saben ustedes que España es el único país europeo que tiene liberalizado su correo urbano, la parte *cremosa* del mercado. En el resto de los países europeos el correo es un servicio público que puede ser gestionado o no por una empresa pública, pero que se concibe como un servicio público que efectúa perecuaciones tarifarias en el conjunto del territorio, de manera que los segmentos rentables financien los no rentables, con una garantía de servicio en todo el territorio. En España, por razones históricas, nos hemos anticipado a lo que se llamaría la liberalización, en la medida en que hay empresas de correos urbanos que necesitan, creo, ser reguladas, no suprimidas, pero sí reguladas, para evitar una competencia desleal de empresas que trabajan en condiciones laborales situadas en el margen de la legalidad o aprovechando circunstancias que hacen difícil competir con ellas, puesto que no repercuten los mismos costes que una institución obligada a cumplir escrupulosamente con la legislación laboral y de Seguridad Social. Ese proyecto de ley postal debería avanzar todavía más en la autonomía de Correos como ente público responsable de un servicio público que debería ser financiado bien desde el presupuesto para atender a aquellos servicios que no son rentables, o bien, como en el caso de las telecomunicaciones, con un sistema de tasas de acceso a la red que pagasen los competidores que solamente van a trabajar —obvio es decirlo— en aquellos segmentos de mercado que son rentables. Pasa con Correos lo que pasa con las telecomunicaciones. La pregunta política es: ¿queremos servicio público? La respuesta es sí. Hay que preguntarse a continuación: ¿cómo queremos financiarlo? Esto tiene que tener una respuesta que no consista en tirar cohetes, sino en comprometerse efectivamente en algo que los ciudadanos entiendan. ¿Queremos servicio público? La respuesta es sí, desde la perspectiva de un Gobierno socialista. ¿Cómo lo financiamos? Hasta ahora lo financiábamos al amparo de un operador único con perecuaciones tarifarias. Si esto no es posible, porque el operador no es único, habrá que buscar otras formas de financiación, que pueden ser transferencias presupuestarias con cargo al conjunto de los contribuyentes, como hacemos con otras actividades —no me gustaría, pero así lo hacemos, por ejemplo, con Renfe—, o bien con aportaciones que hagan los otros operadores, tal y como está concebido en el marco de la Unión Europea en la liberalización de las telecomunicaciones que, a fin de cuentas, lo que va a hacer es eso, sustituir un sistema de subvenciones cruzadas entre usuarios por un sistema de aportaciones entre operadores. Todo ello es inevitable-

mente complejo y tiene alternativas difíciles de definir, que el Ministerio está intentando desarrollar de la forma más eficiente posible.

No quisiera extenderme más, señorías, a no ser que tengan ustedes un interés particular por algún tema concreto, porque estaría ya entrando en detalles excesivamente precisos, de problemas muy concretos que el Ministerio tiene sobre la mesa, que nos causan una grave preocupación y que ustedes conocen porque han sido objeto de polémica y debate en los medios de comunicación. Entre éstos están, obviamente, algunas infraestructuras cuyo impacto ambiental debe ser analizado, como es el caso de Itoiz o el de la N-III entre Madrid y Valencia, algunos problemas que se han planteado, que no creo que sean trascendentes, pero que han tenido gran repercusión pública, como la interpretación que hay que dar a la Ley de Carreteras en lo que se refiere a la publicidad visible desde el dominio público, y sobre lo que estaremos a lo que S. S. decidan hacer: mantener ley como está o modificarla, pero en todo caso aplicar la legislación. También puedo contestar a cualquier otro tema concreto que SS. SS. entiendan que es de interés y al que no he podido referirme en una intervención inevitablemente corta pero seguramente demasiado larga.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a conceder la palabra al portavoz del Grupo Popular, señor Posada, que va a compartir el tiempo que le corresponde con el señor Camisón. **(El señor García-Arreciado Batañero: Será un milagro.)** Por tanto, les ruego que se ajusten al tiempo establecido, dada la premura que tenemos en estos momentos para seguir el ritmo de la Comisión.

Tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Bienvenido, señor Ministro, a esta Comisión. Pretendo, en efecto, ser lo más conciso posible y tratar únicamente temas de carácter general. De las últimas palabras del señor Ministro se recogen algunos temas de gran interés pero de carácter más particular y aprovecho para anunciar que el Grupo Popular tiene diversas iniciativas, y hará más en el futuro, para tratar esos temas concretos. Yo creo que hoy parece más lógico hablar de cuestiones generales.

Esta convocatoria que fue solicitada por el Gobierno a mediados de septiembre se desarrolla ahora, y ello nos da una buena perspectiva porque conocemos ya el presupuesto del Ministerio y nos permite opinar con más conocimiento y mayor concreción sobre la política global del mismo.

Quiero empezar —igual que ha hecho el señor Ministro— mi intervención haciendo referencia al tema básico: la inversión. Ciertamente en un Ministerio como el de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, el juicio sobre la inversión supone el juicio sobre su actuación dentro de la economía nacional. Agradezco al señor Ministro que reconozca —eso indica que estamos actuando con cierta imparcialidad— que la prioridad de la inversión, esa prioridad para aumentar la competitividad del país, esa prioridad a la que se dio tanta importancia en el presu-

puesto pasado, ahora no es tanta, y, en efecto, eso se ve así. Yo no tengo inconveniente en reconocer —y lo he dicho públicamente— que la inversión del Ministerio se mantiene en la senda del PDI, en esa senda que nos habíamos marcado. En mi opinión se mantiene más cerca del límite inferior, pero se mantiene en la senda. Sin embargo, hay una preocupación de fondo que es la que tenemos que ver. El esfuerzo inversor está decayendo, y eso se ve desde diversas perspectivas. Por ejemplo, el año 1994, parece ser que en la liquidación del presupuesto general del Estado nos vamos a exceder en unos 500.000 millones en el gasto corriente y, en cambio, se van a gastar 50.000 millones menos en inversión, una parte, supongo —no tengo aquí las cifras—, corresponderá al Ministerio de Obras Públicas. Temo que en el año 1995 —y lo señalaba el señor Ministro—, con esas prioridades, con esos gastos tan rígidos, como se decía desde el Ministerio de Economía y Hacienda como, por ejemplo, incremento de las pensiones, incremento de los sueldos de los funcionarios, gastos de sanidad, que se llevan una parte muy importante de lo que crece el presupuesto, si hay que combatir eficazmente —y hay que combatirlo— el déficit público y atacarlo a fondo, sin ambages de un tipo o de otro, la inversión pueda ser la que pague el pato al final.

Ahora mismo vemos que el crecimiento de los fondos estructurales europeos, del Feder y del Fondo de Cohesión —una parte va al presupuesto del Ministerio—, es mayor que el crecimiento de nuestros fondos propios. Por otra parte, esa inversión de 1,6 billones, de la que hablaba el Ministro, es el 2,3 por ciento del PIB. Como el Ministerio actúa en esta gran cifra alrededor del 50 por ciento de lo que hacen todas las administraciones públicas, quiere ello decir que en el año 1995 la inversión pública va a ser el 4,6 por ciento del PIB. Por tanto, nos alejamos de ese 5 por ciento que nos habíamos marcado como objetivo. Por ello —insisto— me preocupa ese decaimiento del esfuerzo inversor; no es la velocidad del esfuerzo sino la aceleración del esfuerzo lo que está decreciendo.

Ante eso hay —dentro de esa visión global— dos puntos que quiero tratar. El primero es el trato con las empresas constructoras. Yo reconozco que respecto al año pasado, en que yo intervine y traté este tema de la deuda, que en ese momento era más preocupante, esa deuda se ha reducido y está en unos límites aceptables, en lo que es una actuación normal de la obra. Sin embargo, hay un tema que me preocupa y creo que también preocupa al Ministerio y a las empresas constructoras: continúan —aunque algo atenuadas— las bajas totalmente desproporcionadas para cómo se hacen los proyectos del Ministerio —que se hacen bien— y esas bajas están indicando una situación que no debe mantenerse. ¿En qué se traducen esas bajas muchas veces? En modificados, y ahí no se está pagando con la misma celeridad que en la obra normal, lo cual es lógico, porque el modificado lleva otra trayectoria. Es preciso encontrar la fórmula para que no haya unas bajas que no tienen razones técnicas y económicas, sino que son únicamente de disputa de mercado, y si se ejecutaran las obras en las condiciones que se ofrecen, probablemente supondría graves quebrantos para las propias empresas.

Hay un segundo punto que me preocupa, que es el tema relativo a los estudios de impacto ambiental. Ciertamente ahí hay una dotación de funcionarios muy baja —y a continuación hablaré de los capítulos 1 y 2— y ahí hay que aumentar esa dotación. Aparte, hay un punto en el que sé que discrepo del señor Ministro, pero que debo mencionar. Una parte de esa falta de confianza que puede haber en la sociedad en cuanto a esos estudios de impacto ambiental ¿no nace de que es el mismo Ministerio el que los hace? ¿No sería conveniente, como ha repetido el Partido Popular, mantener esos estudios de impacto ambiental fuera del Ministerio? Eso supondría una imparcialidad —creo yo— mayor en principio. En segundo lugar, es preciso que esos estudios de impacto ambiental no sólo afecten al comienzo de la obra sino que haya un seguimiento que obligue a que realmente tengan un resultado en la obra. Este es un punto de carácter global que a mí me preocupa.

Aquí llegamos a cómo puede el Ministerio relanzar ese esfuerzo inversor, y vamos a hablar del capítulo 1 y del capítulo 2. Yo nunca he dicho que en el capítulo 1 haya recursos que se puedan desviar a la inversión; sí puede haberlos en el capítulo 2 no en el capítulo 1. Ahora bien, ¿qué necesita el Ministerio? Yo creo que es una noticia positiva que en el año 1995 el capítulo 1 crezca un 1,62 por ciento, que está por debajo incluso del 3,5 por ciento que crecen los sueldos de los funcionarios. Quiere decir eso que va a haber incluso reducción de personal. ¿Qué es lo que tiene que hacer el Ministerio? El Ministerio tiene que hacer una reordenación de la organización ministerial. Hay altos cargos, cargos medios que tienen una carga de trabajo que no se corresponde con su nivel, y hay, sin embargo, algunas direcciones generales, como, por ejemplo, la de carreteras o la de impacto ambiental, en donde hay una insuficiencia absoluta de funcionarios de alto nivel. Esto lo tenía yo apuntado desde el principio, pero dice el señor Ministro: vamos a suprimir esa Secretaría General para las infraestructuras que abandona el señor Pérez Touriño, quien indudablemente —lo digo aquí encantado— la ha desempeñado con gran dedicación y con gran esfuerzo y ha venido a esta Cámara reiteradas veces a contestar a todas las preguntas que se le han hecho. Pero ¿por qué se hace ahora? Porque el señor Pérez Touriño se va. Yo comprendo que es doloroso, pero hay que hacer la reordenación incluso cuando los que están ahora no se van, pero hay que hacer esa reordenación. De la misma forma que, cuando hablamos del capítulo 2, que en efecto se ha restringido mucho en los gastos, hay estudios, hay actuaciones en el capítulo 2 que son incluso convenientes y algunas pueden ser hasta necesarias. Pues, dolorosamente, hay que actuar sobre ellas, precisamente para pasar esos recursos a inversiones; es decir, no es un camino fácil —yo lo sé—, pero es una obligación intentar que con los mismos recursos se haga más inversión.

Entrando ya muy concretamente en los temas que se han tratado, hablaríamos, primero, de carreteras. Preguntaba el señor Ministro qué es del PDI que está en esta Cámara. Si el señor Ministro, con 90.000 personas que tiene el Ministerio, junto con todos sus organismos autónomos, tiene dificultades de trabajo, estos grupos parlamentarios,

que no tienen ese personal, también las tienen. En efecto, en cuanto veamos el presupuesto, entraremos a fondo en el PDI que consideramos importante y fundamental.

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

Si me permite, es la ocasión —y le doy un respiro— para explicar a esta Cámara algo en la línea de lo que acaba de hablar, porque el Ministro ha hecho referencia a que el PDI está en esta Cámara, y parece que la responsabilidad es nuestra, como lo es, de dar nuestra opinión al respecto y seguir los debates pertinentes para que el Ministerio tome o proponga las medidas oportunas para actuar.

Quiero anunciar a esta Cámara, delante del Ministro, que, puesto que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Posada, ha hablado de que del PDI se puede hablar mejor ahora que conocemos los presupuestos, quiero decir que, desde el punto de vista administrativo-burocrático, de la forma de trabajo de esta Cámara y de las disponibilidades que tenemos, a estas alturas falta que dos grupos parlamentarios designen a sus representantes para la Ponencia que se ordenó crear en su día para analizar el PDI. Por lo tanto, eso va a ser tratado inmediatamente hoy después de esta Comisión en la reunión de Mesa y portavoces para cerrar el tema. Tomo la responsabilidad como Presidente de que no se demore más la creación de la Ponencia, y por eso rogaré a los portavoces y a los miembros de la Mesa que nombren ya sus ponentes respectivos en esa Ponencia para seguir el proceso habitual, el acelerado que nosotros siempre estamos exigiendo, y que no se nos diga que por culpa de esta Cámara se demora más el debate y las iniciativas sobre el PDI.

Muchas gracias y perdone mi interrupción.

El señor **POSADA MORENO**: Muchas gracias, señor Presidente. Espero que no me haya cortado el hilo, que lo tenía muy bien cogido. (Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: Lo he hecho para darle un respiro.

El señor **POSADA MORENO**: Espero que no.

Sigo con el tema de carreteras y entonces voy a hablar de dos temas que considero fundamentales. Uno es conservación unido a seguridad vial. Yo me doy cuenta de que ante unas demandas de la sociedad de nuevas actuaciones en carreteras, que son las que se ven, hay una tendencia a olvidar la conservación, esto es algo natural. No podemos seguir esa tendencia, hay que quebrar esa tendencia. Desde ese Grupo siempre se apoyarán las actuaciones de conservación, porque son indispensables; unidas a las actuaciones de seguridad vial, no pueden abandonarse y deben ir en aumento. Nos preocupan los planes de acceso a grandes ciudades, porque en el plan 1984/1991 fue la parte que menos se cumplió —quedó un 22 por ciento sin cumplirse—, se incorporó al plan puente, y quizás ahí es donde haya más retrasos en las actuaciones generales de carretera.

En vivienda, frente a la excelente marcha que dice el Ministerio del primer plan de vivienda, no digo yo que no sea buena, pero ciertamente las inversiones este año van

retrasadas porque al 30 de septiembre apenas si estamos en el 47 por ciento del capítulo 7, que claro, son transferencias a las comunidades autónomas, ya lo sé, pero eso quiere decir que el plan de vivienda puede ir bien, pero quizá no de forma excelente, y, como siempre, están aumentando las viviendas libres pero, en cambio, desciende la proporción de viviendas de protección oficial.

Yo celebro que la Ley de Arrendamientos Urbanos se apruebe como se va a probar. Creo que todos los grupos hemos cedido... todos los grupos, no, es decir, algunos de los grupos no (**Risas.**), pero los grupos con mayor número de parlamentarios, los dos grupos, Partido Popular y Partido Socialista, debo decirlo, han cedido en sus posiciones, y al final va a llegar una ley que tiene visos, que es lo importante, de mantenerse hacia el futuro por encima de contingencias políticas. Otras leyes importantes, además de temas que veremos en la próxima comparecencia, vendrán al Congreso. Con ese espíritu con que se trató la LAU se pondrán encontrar acuerdos para que esas leyes duren, que es lo fundamental para una ley que quiere prever el futuro tecnológico. Si no se tiene esa visión, las leyes nacen cortas y no sirven para que el empresario privado, para que la sociedad confíe en lo que establecen.

En cuanto a la ley del suelo de 1990, los propios expertos reconocían que era un fracaso, prueba de ello es que por eso tenemos la comisión de expertos. Vamos a ver lo que dicen. Yo me temo que éste es un tema de mucha carga ideológica, y habrá una mayoría y una minoría, es decir, veremos dos opiniones, pero algo hay que hacer porque indudablemente la ley del suelo se necesita. En política ambiental, me gustaría conocer si en residuos tóxicos y peligrosos hay un cambio, es decir, si verdaderamente hay una visión diferente de cómo deben tratarse esos residuos. Y quiero centrarme en el tema de costas. Yo no tengo esa convicción tan profunda que tiene el Ministro de que la situación competencial es la adecuada. Hay una sentencia del Tribunal Constitucional, hay una iniciativa del Grupo de Convergència i Unió, interesante por lo menos de estudiar, y yo creo que hay que reflexionar mucho sobre este tema y desde luego no darlo por cerrado. De la misma forma que también digo que en puertos seguimos manteniendo que, independientemente de actuación inversora y de funcionamiento, hay un funcionamiento de los consejos de administración que no compartimos, y trataremos alguna iniciativa en esa dirección.

Termino, porque no quiero alargarme, con el tema de política hidráulica. Creo que es un tema en efecto clave de toda esta evolución. Yo detesto recurrir al «yo ya lo dije», y alguna vez que me he equivocado lo he reconocido, pero aquí es que no tengo más remedio que hacer referencia a lo que dije el año pasado y a la propuesta que yo hice sobre el plan director de infraestructuras. Había una parte en la que existía un acuerdo global muy importante entre los partidos, y me refería a carreteras. En otra que podía ser ferrocarriles tiene que haber ese debate que ha dicho el Ministro, y que he pedido también, y yo espero que se pueda llegar a un acuerdo con facilidad. Y dije entonces y repito ahora: en el tema hidráulico no tenemos ese acuerdo básico. Y dije entonces y repito ahora: no sólo no lo tenemos

entre los partidos y entre los grupos, sino que dentro de cada partido y de cada grupo hay también diferencias, y eso se ha visto en la aprobación por el Congreso de aquella moción, por unanimidad, en la que se pedía el plan de regadíos, y se ha visto en el Senado con ese acuerdo de que se aprueben antes los planes de Cuenca. Es necesario profundizar mucho más ahí. Pero —y ésta es la contrapartida— hay actuaciones en política hidráulica que pueden hacerse ya, porque en éstas sí estamos de acuerdo. Quizá lo más importante de nuestras enmiendas a los presupuestos del Ministerio de este año sea el incremento en 11.000 millones de pesetas de lo destinado a obras hidráulicas, y eso, en un momento en el que todavía el plan hidrológico no está resuelto. Sin embargo, hay actuaciones —aunque sean de carácter medioambiental tienen el mismo carácter del agua— de saneamiento de las aguas. He insistido una y otra vez en las actuaciones para el ahorro del agua y todos los grupos estamos de acuerdo. No puede hacerse ese plan de obras en muchos regadíos en España, hecho con confederaciones y comunidades autónomas, que ahorraría mucho agua, cosa en la que todos estamos de acuerdo; hay algunas obras como, por ejemplo, las relativas al pacto del agua de Aragón que podrían introducirse. Dice el Ministro que las obras en curso agotan lo destinado. Entonces hay que destinar más. Esa es nuestra posición, desde el Grupo Popular. Pero no debemos permitir que porque no esté resuelto el plan hidrológico no se avance en actuaciones en el agua.

En cuanto al plan hidrológico, vuelvo a decir que es un tema que habrá que tratar muy en profundidad, porque hay diferencias muy profundas entre los grupos y dentro de cada grupo.

Y cedo ya la palabra a mi compañero señor Camisón.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: El señor Ministro de Obras Públicas comparece hoy aquí a petición propia y yo me voy a referir exclusivamente en mi intervención a temas de transportes y comunicaciones.

En esta comparecencia, el señor Ministro nos ha expuesto su mensaje caracterizado por una gran complacencia, del Gobierno y suya personal, en prácticamente todos los temas que afectan al transporte y a las comunicaciones. Entiendo, señor Ministro, que está en su papel. Por tanto, le pediría que entendiera el nuestro, que es llevar la realidad de los hechos a sus justos términos, porque después de oír su mensaje de complacencia, el problema es ya de credibilidad. Hay cuestiones que no nos las creemos desde este grupo, porque ya se repiten una y otra vez, habida cuenta de que ha habido ya bastantes comparecencias del señor Ministro, y vemos que luego no se cumplen en la realidad sus buenos deseos de complacencia.

Por ejemplo, se ha referido a Correos, en un sentido de que es poco más o menos que Alicia en el país de las maravillas. No señor. En el último debate que ha habido en esta Cámara de la Comisión Mixta del Tribunal de Cuentas, donde se ha debatido el último informe del Tribunal

sobre Correos y sobre la calidad de los servicios de Correos, el propio Tribunal —y no la oposición— literalmente dice —aparte de solicitar datos en cierto momento que no se le prestan—: Las cifras en las que se apoya para fijar la calidad del servicio de Correos no tienen fiabilidad alguna. Insiste en varios apartados, pero es muy gráfico en un momento en el que el Tribunal dice que los datos que se utilizan para fijar estos índices están manipulados —lo dice literalmente el Tribunal—. Cuando debatimos este tema que hemos tratado muchas veces con el señor Ministro, presenté en nombre del Grupo Parlamentario Popular una propuesta de resolución para conseguir esa fiabilidad que necesitaban los datos y vi con sorpresa por primera vez que ante nuestra propuesta de resolución el Grupo Parlamentario Socialista presentó una enmienda transaccional que literalmente decía lo siguiente —y creo que así se habrá comunicado al Gobierno en su momento, puesto que se aprobó por unanimidad de los grupos de la Cámara—: Que se intensifiquen los sistemas de seguimiento de los indicadores de eficacia y calidad de los servicios postales y telegráficos, al objeto de mejorar la fiabilidad de la información respecto a la calidad de este servicio público.

Por tanto, esta falta de credibilidad de esos datos ya no es sólo nuestra o de los usuarios cuando la manifiestan o del Tribunal de Cuentas o de organizaciones independientes o, incluso, de instituciones comunitarias; es el propio Grupo Socialista el que pone en entredicho esa fiabilidad. Como es un tema recurrente, creo que conviene sacarlo para que el señor Ministro, en su autocomplacencia, tenga, al menos, este contrapeso, en el cual, como ve, influye hasta el propio Grupo Parlamentario Socialista. Estoy contando hechos ocurridos en esta propia Cámara.

Hay otro hecho que creo que es sangrante y al que el señor Ministro se ha referido.

Recordará, señor Ministro, que en comparecencias semejantes en esta Comisión y en Pleno, en sus salidas en los medios de difusión, presentó a bombo y platillo el plan de empresa de Correos y se elaboraron, con un rasgo de complacencia, sus virtudes y sus objetivos y todo lo que se había marcado triunfalmente en esta cuestión. Estudiando ahora las cifras que se anunciaron a bombo y platillo en ese plan de empresa, la evolución de la cuenta de explotación de 1989-1997, viendo el resultado de explotación programado, se pasa en el año 1989 de unas pérdidas de 67.000 millones, que van bajando —el señor Ministro ha hecho referencia a que es una cuestión heredada y que luego esas pérdidas irían bajando—, pero es que llegamos a la atalaya en que ya podemos enfocar los resultados de 1995. Este cuadro que usted anunció triunfalmente preveía beneficios para 1995. Preveía unos beneficios de 833,6 millones de pesetas. Esto demostraba esa herencia que usted había recibido y que se proponía enmendar y que en 1995 teníamos estos beneficios de casi mil millones de pesetas, según figura en todo el documento. ¡Albricias! Era una gran noticia. Bueno, pues resulta que todo eso es mentira, señor Ministro, porque analizando el proyecto del presupuesto que el Gobierno del que usted forma parte remite a esta Cámara y viendo el servicio de la Secretaría de Telecomunicaciones, contrastamos que de acuerdo con este docu-

mento se programa, como transferencias corrientes a Correos, una partida de 21.600 millones para subvención del déficit de explotación, o sea, para esas pérdidas que según su plan de empresa tenían que ser beneficios. Luego de unos beneficios de ochocientos y pico de millones, llega la verdad y se transforman en casi 22.000 millones de pérdidas. El tema es grave porque en ese beneficio que usted anunció en su día triunfalmente no estaba incluido que ya en su momento había que incluir unos ingresos que se programaron luego, por el hecho de que entraron a funcionar las franquicias de Correos, con lo cual, si se hubieran tenido en cuenta y hubiera sido todo de acuerdo con su proyecto, esos beneficios de 800 millones tendrían que haber sido bastantes más. Luego entienda el señor Ministro que nosotros, a la hora de esa complacencia, presentemos nuestras dudas de credibilidad.

Podría referirles bastantes temas semejantes, si tuviera tiempo. No tengo tiempo, pero hay un tema también significativo.

Señor Ministro, el Boletín Oficial de Comunicaciones correspondiente al número 89 de 18 de octubre último, cuando se refiere a Correos, inserta la resolución de la Dirección General de Telecomunicaciones, referida a fecha 18 de septiembre de este año, por la que esta Dirección General de Telecomunicaciones resuelve renovar la acreditación al laboratorio de certificación técnica de Telefónica como centro autorizado para la realización de ensayos para comprobar el cumplimiento de las especificaciones técnicas correspondientes a aparatos, equipos, dispositivos y sistemas de telecomunicación. De paso, debo recordar que Correos tenía un magnífico laboratorio que hacía todo esto, pero su antecesor lo eliminó de un plumazo cuando estalló el célebre escándalo de los zapatos de los carteros. Nos quedamos sin laboratorio y ahora se encarga al laboratorio de Telefónica. Sobre este encargo al laboratorio de Telefónica le preguntamos si cree que es presentable que el laboratorio de Telefónica homologue los propios aparatos de Telefónica o si cree que es decente que este laboratorio de Telefónica certifique —dice que lo va a hacer— los aparatos de sus competidores, como pueden ser los del segundo operador de telefonía móvil. Creo que no, señor Ministro.

Teníamos más temas de telecomunicaciones, pero como posteriormente vamos a hablar de este asunto, lo trasaremos para la otra comparecencia.

En transporte ferroviario, señor Ministro, nos preocupa, viendo los documentos vivos que existen y que se entrecruzan —el presupuesto, el contrato-programa, el nuevo estatuto de Renfe, el PDI, etcétera—, encontrarnos con que normalmente hay descoordinaciones entre unos y otros. Por ejemplo, nos preocupa, en el caso de actuaciones estructurales y también en el de actuaciones complementarias, la ausencia de un calendario, que no aparece en ningún documento, ni tampoco la fijación de prioridades.

El transporte interurbano, en cuanto a transporte de mercancías por ferrocarril, tampoco tiene un proyecto definido. Da la impresión de que, a la hora de proyectar estos documentos, no se había decidido cuál era la solución que se debía adoptar. En cercanías, un tema que a todos nos in-

teresa que se potencie al máximo, contrastamos que la inversión fijada está todavía muy lejos de la que es necesaria o de la semejante a la de otros países de nuestro entorno, con su poco más del 9 por ciento dedicado a cercanías.

La aplicación de la Directiva 91/440, sobre la que tampoco voy a insistir por falta de tiempo y que ya la hemos analizado en alguna otra comparecencia, contrasta con la aprobación del nuevo estatuto, que también ha sido en este año, en el que el Gobierno todavía no ha especificado los servicios que comprende la red nacional integrada, citada en el artículo 151 de la LOTT. Hasta que no se fije esto, de acuerdo con la propia Directiva, Renfe no tiene capacidad legal en estos momentos para permitir el acceso de otros operadores sobre la vía. Si lo hace, será saltándose las previsiones que se fijaban en la legislación, en la LOTT.

En el contrato-programa, que también le afecta, aparecen contradicciones del mismo sentido. Dado que todo el contrato-programa debía haberse basado sobre dos pilares fundamentales, la independencia de la gestión y su saneamiento financiero, entendemos que las soluciones adoptadas son tímidas e incompletas.

En lo que se refiere a la deuda pendiente del Estado, a esos 486 millones, a lo que se va realmente es a impedir que siga el coste financiero, pero no se ha hecho como en el caso francés, que ha puesto un plazo de unos años y en esos años se liquida. En el caso de la deuda asociada a las unidades de negocio, esos 110.000 millones también se condicionan a que haya resultados positivos, lo que está muy lejos de conseguirse. Ya hemos debatido aquí con la Presidenta de Renfe que a este ritmo, para esta partida, se necesitarían treinta años para la amortización de esa deuda.

En cuanto a esas perspectivas, también complacientes, nos extraña, y el señor Ministro no ha hecho referencia a ello, que todo se base, en el caso del contrato-programa, en unas subidas espectaculares de las tarifas. En cercanías, estas subidas varían, nada menos, del 9,10 por ciento al 43,2 por ciento; en regionales, del 7,27 al 36 por ciento, y en largo recorrido, del 5 al 16 por ciento. En el caso de las mercancías, por el estilo, del 2,53 al 11,46, y en transporte combinado, del 2,99 subidas hasta el 12,60. Como, por otra parte, en el anuario del Ministerio que se nos entrega, donde se publican los datos que entiendo que son reales, se ve que estas subidas en los años anteriores han sido inferiores al IPC, por primera vez en la historia se efectúan unas subidas que son clarísimamente superiores al IPC esperado, con lo cual vemos que, si estas subidas están ahí, difícilmente se va a conseguir este incremento en favor de la eficacia y del resultado, por lo que queda también en un mero voluntarismo.

En razón al tiempo, voy a intentar acortar las cuestiones planteadas, pero me tengo que referir necesariamente a algunas a las que ha hecho referencia el Ministro.

En cuanto al transporte por carreteras, sobre el que habría muchas cuestiones que tratar, el señor Ministro se ha referido a que Enatcar ha pasado la crisis y ya está recuperada. Señor Ministro, hay de todo, porque una cuestión muy reciente que estamos siguiendo es que Enatcar todavía mantiene, habiéndosele dado a dedo hace más de siete

años, las líneas de Madrid-Granada y Madrid-Barcelona, a pesar de que se han mostrado totalmente en contra, como ilícitos, la audiencia Nacional y el Tribunal Supremo. Ultimamente se nos ha dicho por los responsables del Ministerio que se va a corregir esta situación irregular, pero el caso es que llevamos siete años sin que llegue esa solución. Ahí tiene un caso de los muchos que pudiéramos alegar en el que, a pesar de lo mucho que ha llovido sobre Enatcar, la empresa no está todavía en la situación que todos deseamos.

El señor Ministro no ha hecho ni una ligera referencia al transporte marítimo y creo que tiene una enorme trascendencia en nuestro país. Es un hecho incontrovertible que la flota mercante nacional ha ido disminuyendo rápidamente desde la década de los ochenta, y de una forma ya meteórica desde la incorporación de España a la Comunidad Europea. Según nuestros datos, sólo en los últimos cinco años se ha pasado de estar en el número 17 del ranking mundial al 28, con tan sólo el 0,83 por ciento del total de las TRB mundiales. En este período de cinco años, la flota mundial ha aumentado un 2 por ciento, cuando la española ha disminuido un 40 por ciento de su tonelaje. En los últimos diez años, la flota española ha perdido un 40 por ciento de sus unidades, un 58 por ciento de su tonelaje y un 45 por ciento del empleo. Por cierto, el desempleo es una dramática situación que llega a cifras cercanas al 70 o al 80 por ciento, nada menos, pues los últimos datos que ha facilitado el Gobierno son de 21.000 tripulantes en paro, la mayor parte, obviamente, situados en las zonas periféricas del país.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona usted, señor Camisón. Habíamos quedado en compartir el tiempo. Todos los colegas son comprensivos con esta situación, son tolerantes, y le ruego que vaya terminando, porque, de lo contrario, no habrá opción para que todo el mundo pueda expresarse adecuadamente.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, ya estamos como siempre. Yo entiendo que, efectivamente, el tiempo es escaso. (El señor **Dávila Sánchez**: Tiene razón, ya estamos como siempre.) Efectivamente. Mi Grupo, en este caso este Diputado, no tiene responsabilidad alguna en dos hechos, en que hayamos empezado tarde la comparecencia y, en segundo lugar, en que el señor Ministro haya tenido mucho tiempo para explicitar temas. Yo intento, por supuesto, ser flexible y, sobre todo, ser consciente de la falta de tiempo, pero creo que hay temas fundamentales, y yo le rogaría, señor Presidente, que, aunque fueran unos minutos más, aprovecharíamos la ocasión, puesto que también hay otro hecho, y es que llevamos muchos meses sin poder expresar en esta Comisión cuestiones que afectan a la política nacional en materia de transportes y comunicaciones.

El tema del que estaba hablando, de la marina mercante, no lo ha tratado el señor Ministro, pero yo creo que, aunque no lo haya hecho, es trascendente, y hemos visto en la situación en que está. Para contrastarlos con esa situación, hay hechos que son reveladores. Por ejemplo, el re-

molcador Hispania, que tiene fletado la Dirección de la Marina Mercante, fue adquirido en 459 millones de pesetas hace tres o cuatro años. (El señor **Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia**.) Desde el año 1992 lo tiene fletado Marina Mercante en 287 millones, lo que quiere decir que, a finales de este año, Marina Mercante (o sea, el impuesto de los españoles) habrá pagado ya dos veces lo que costó ese remolcador. Algo semejante ocurre con el remolcador Golfo de Vizcaya, últimamente aireado en la campaña electoral vasca. Entendemos nosotros que este despilfarro a la hora del alquiler de los remolcadores por parte de la Sociedad de Salvamento no va en la dirección de defender los intereses nacionales.

Un tema de la máxima actualidad, señor Ministro, es que hace un mes que han entrado en vigor las enmiendas al Solas, al convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, por lo que se refiere a la estabilidad en averías de buques con pasaje de carga rodada, o sea, los *ferries*. Todo esto obliga, sobre todo habida cuenta de los últimos accidentes, que han sido graves, algunos con 900 víctimas, fuera de nuestro país, a que todos los países de la Comunidad tengan la necesidad de transformaciones de aquellos buques cuyo coeficiente A/AMAX, sea menor del 07. Entendemos que ésta es una cuestión fundamental en este momento y le preguntamos si el Ministerio tiene propósito, a través de la dirección de la Marina Mercante, de llegar a dar solución a este problema pendiente.

En cuanto al transporte aéreo, existe en estos momentos en el Comité de Transportes del Parlamento Europeo el debate del programa de aviación civil, y en los próximos veinte días se va a ver en el Pleno del Consejo para analizar de raíz el tema, porque afecta mucho para poder solucionar problemas como, por ejemplo, los que tuvo España este verano con el control aéreo en todo el país, pero, sobre todo, en lo que afecta a las Islas Baleares.

Se ha hecho referencia, señor Ministro —de forma complaciente—, al buen funcionamiento de Aena. Nosotros hemos tenido recientemente un debate, ya en los presupuestos, sobre este organismo y nos encontramos con que no concuerda su triunfalismo con los datos que a nosotros se nos dan. Los tengo aquí para una comparecencia, pero sólo voy a darle uno. Ante el tono de complacencia también sobre inversiones de Aena, en que, por ejemplo, se nos anunció que se iban a invertir en 1993 78.000 millones de pesetas para mejora de nuestros aeropuertos, la obra certificada ha sido sólo de poco más de 11.000, un 14 por ciento. Viendo que esto ocurría, hemos analizado, a través de iniciativas parlamentarias, cómo han evolucionado las inversiones de Aena una vez que fue transformado desde el organismo autónomo, y vemos que en el año 1990 fueron de poco más de 25.000 millones, en 1991, 21.800 —me refiero a obra certificada—, en 1992, 16.000, y en 1993, 11.700. Hay una partida que, sin embargo, aumenta, que es la de estudios, con lo cual vemos que la presidencia de Aena, en cuanto a asesoramiento, no tiene problema.

En cuanto a previsiones para el presente año, se nos han anunciado, otra vez, 89.000 millones. A la vista de estos datos y de la evolución, que va descendiendo de esta ma-

nera tan clara, nos gustaría saber si se va a incrementar o se va a acortar ese descenso que está marcado.

Señor Presidente, soy sensible a su problema y termino exponiendo una cuestión que creo que nos interesa a todos, y es que el señor Ministro ha hecho referencia a dos asuntos que no son de su competencia, pero que, como Ministro de Transportes, le deben preocupar. Se ha referido al caso de Iberia en transporte aéreo. Hay un problema nacional en este momento que está fijado en la ciudad de Melilla, puesto que las conexiones fundamentales de transporte que tiene son dos, una marítima, a través de Transmediterránea, que ahora tiene el problema de la desviación hacia Nador; y otra a través de Binter, filial de Iberia, que en estos momentos está en trámite de proceder a alguna reorganización. Puesto que el pueblo melillense, que tiene estas dos conexiones con la Península, está preocupado por la solución de futuro en cuanto a la unión con la Península a través del transporte marítimo y aéreo —a pesar de que sea un tema cuya competencia no le corresponde, pero, como Ministro de Transportes, entiendo que debe tener formada idea— quisiera saber si el Gobierno es sensible a esta solución y si el Gobierno está dispuesto a asegurar a los habitantes de Melilla que, ocurra lo que ocurra, no van a ver perjudicada su situación de conexión con la Península.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, haré una intervención breve...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Se lo agradeceremos, señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Gracias, señor Presidente.

Será breve porque, entre otras cosas, dudo bastante de la operatividad de este tipo de comparecencias, que por supuesto el Gobierno está en su perfecto derecho a realizar, pero que, por lo extenso de su contenido, difícilmente hacen que se pueda profundizar con solvencia en algún aspecto. Como no es criterio de mi Grupo entrar en descalificaciones globales ni tampoco en aplausos generalizados sobre la actuación, sino intentar ser lo más serio posible en los análisis, seré breve, por lo que solamente haré mención a aspectos que nos han llamado la atención.

En primer lugar, cuando el señor Ministro ha hablado de inversiones, en cada una de ellas nos hemos encontrado el escollo actual de los análisis medioambientales. Por tanto, el problema del análisis y del estudio de impacto medioambiental en las inversiones del Ministerio se ha convertido, a nuestro juicio, en el auténtico cuello de botella del conjunto de las inversiones. Esto nos hace enjuiciar que no se ha sido lo suficientemente previsor en cuanto a la elaboración de normativas y a la adscripción de medios para el desarrollo del estudio medioambiental y para el control medioambiental de la propia obra del Ministerio.

En nuestro criterio esto no significa que el control medioambiental deba salir del ámbito de la Administración. Nosotros pensamos que el control medioambiental debe estar en ese ámbito. Otra cosa es que tenga que estar dentro de un Ministerio o de otro, pero, en cualquier caso, siempre dentro del ámbito de la Administración, repito. Como no se trata ahora de abrir un debate de cómo se debe reformar la Administración española, entramos en este aspecto.

Sí quiero dejar patente que, a nuestro juicio, no es baladí el dinero que se adscriba a este cometido. Si es preciso renunciar a un par de kilómetros de autopista para que los organismos dedicados a los estudios de impactos o controles medioambientales realicen una mejor labor, tienen nuestro apoyo para hacerlo. No estamos por que a ultranza se realicen inversiones, cuantas más mejor, sino que creemos que el valor medioambiental supone un índice importantísimo dentro de la calidad de vida.

Reitero que pensamos que el Ministerio ha sido poco previsor en este aspecto, y aun cuando signifique menores inversiones, inversión propiamente dicha, sugeriríamos que se destinaran más medios a esto.

Otro aspecto es que nos parece que urge el plan hidrológico porque el plan puente y todas las operaciones intermedias que se realicen van a desvirtuar, no sé si gravemente pero van a desvirtuar los contenidos de solidaridad de economía de medios y de respeto al medio ambiente que se deberían conseguir con el plan hidrológico.

Nos preocupan las manifestaciones que ha hecho sobre vivienda y suelo. En vivienda, el reto termina mañana con la ley de arrendamientos urbanos y no voy a adelantar el debate ya que su última función será mañana. Usted sabe perfectamente que Izquierda Unida no está de acuerdo con los contenidos de la ley. Usted ha tenido la oportunidad de montar mayorías parlamentarias con unos grupos o con otros y, a nuestro juicio tal y como ha quedado la ley de arrendamientos urbanos, en lo que se refiere a vivienda, es claramente una ley del Partido Popular. Usted tuvo la oportunidad de montar una mayoría parlamentaria distinta con Izquierda Unida, pero no ha sido así y ha sido lo que ha sido. Sinceramente creo que el Ministerio no ha meditado seriamente y de forma suficiente sobre las consecuencias sociales que puede tener la revisión de las rentas antiguas y de todo el mecanismo de subrogaciones, etcétera. Nosotros deseáramos que estas consecuencias sociales sean las menores posibles, pero nos tememos que van a ser muy superiores a las que ustedes piensan y a las que incluso nosotros podemos pensar.

En cuanto al suelo, nos preocupa la revisión que se ha anunciado de la Ley del Suelo. Nosotros nos opusimos a la redacción que se hizo de la ley del suelo en el año 1990, me parece, cuando se trajo esta ley al Congreso, fundamentalmente porque temíamos que no iba a ser operativa. Ahora, cuando parece ser que se va a revisar, mucho nos tememos que sea para quitar elementos de regulación del suelo. En su momento pensamos que se debería mantener la regulación del suelo pero con criterios más modernos que los que se mantuvieron en la ley de 1990. Me temo que, con la justificación de la modernidad en los compor-

tamientos, vamos a ir a un proceso de desregulación. Quiero dejar claro que el ser moderno no es un sustantivo, sino un calificativo. Se puede ser regulador y moderno y se puede ser desregulador y antiguo. El proceso se nos anuncia reiteradamente desde la prensa y ésta no suele hablar a humo de pajas, si habla es porque se están cocinando dentro del Gobierno modificaciones importantes en la Ley del Suelo. No sé si la comisión de expertos va a poder contener la avalancha tan tremenda que se nos viene encima.

En cuanto a su intervención, me ha llamado la atención sus comentarios sobre las subvenciones cruzadas en el transporte aéreo. Hasta ahora le había oído algo distinto, algo contrario; siempre le había oído apoyar las subvenciones cruzadas, porque no creo que todas las líneas aéreas tengan el mismo número de tráfico. Me preocupa su última intervención en este sentido y quisiera saber su alcance exacto, ya que sinceramente se me escapa.

Y una pregunta al hilo de la actualidad. No tiene mayor pretensión ni piense que me quiero cebar en los temas de corrupción. Simplemente, si ha hecho alguna investigación sobre la venta de SEPES a Talleres Palomino, en Sevilla.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Simó.

El señor **SIMO I BURGUES**: Telegráficamente, señor Presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor Ministro la información tan exhaustiva que nos ha dado sobre la inversión de su Ministerio y que nos haya hablado de la morosidad de las empresas, que se van a adelantar los pagos. He leído hoy las declaraciones que hizo el Ministro ayer en Poble de Segur; le iba a preguntar por la autovía Cervera-Igualada, pero con sus declaraciones ya me ha contestado.

Sólo una pregunta sobre el túnel de Salav, que, como usted sabe, es muy importante para la provincia de Lleida.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señor Simó, por su brevedad.

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

El señor **GATZAGAETXE BARRIA BASTIDA**: Agradezco al señor Ministro la extensa y densísima exposición que ha realizado sobre las líneas generales a seguir por su departamento.

Empezaría por el final. Hablaba de que en este momento Renfe va a disponer de un presupuesto realista. Ya le hicimos saber a la Presidenta de Renfe, que hace dos semanas compareció en esta Cámara, que nos parecía una técnica adecuada para la vinculación por parte del Estado a una empresa pública la figura del contrato programa. Nos parece que es una técnica moderna, una técnica por la que hay que caminar y que, en definitiva, es la que está regulando y vinculando un servicio público con el poder público competente en materia ferroviaria o de infraestructuras.

En Correos, hacía referencia a la necesidad de elaborar una ley postal. Me parece una idea muy oportuna y novedosa, en la medida en que decía que vamos a ir a un planteamiento como el que está ocurriendo en telecomunicaciones. Por una parte, definir el alcance del servicio público y, por otra, delimitar que puedan actuar operadores públicos o privados en el ámbito de la Comunicación postal. Pienso, como digo, que es una idea oportuna; quizá tenga dificultades a la hora de su articulación, pero, en definitiva, sí destacaría que es una idea valiente.

En materia de suelo de vivienda, lo que sí rogaría al Ministro es que, cuando tuviera conocimiento del dictamen que ha encargado a los expertos, lo pusiera a disposición de esta Cámara, de los diferentes grupos parlamentarios. Decía usted que se pondrá a disposición de las comunidades autónomas para, en su caso, llegar a un acuerdo para realizar modificaciones legislativas. Yo reitero que también cuenta con la colaboración y con la opinión de los grupos parlamentarios y que dicho dictamen sea remitido a esta Cámara. En definitiva, y lo decía un portavoz anteriormente, vamos a encontrarnos con un debate muy político, muy filosófico. La Ley de 1990 establecía un régimen de limitaciones del derecho de propiedad, el sistema de escalera de adquisición gradual de facultades. Y también está el debate, y usted ha indicado que en el seno mismo del Partido Socialista hay diferentes opiniones, como en su día expuso el señor Solchaga, sobre la política que se ha de seguir en materia de regulación del suelo y la actualmente vigente, que es una política proteccionista, una política que evidentemente fija unas limitaciones en cuanto al derecho de propiedad, por la función social que ese derecho de propiedad tiene y por la función social de la titularidad sobre el suelo. Por tanto, sí que va a ser un debate interesante; a nuestro Grupo, y creo que a todos, nos interesaría conocer lo que los expertos en la materia digan para luego fijar una posición política.

No ha hecho usted referencia a la posibilidad de que se elabore en esta legislatura una ley reguladora del régimen de la edificación, donde existe gran disparidad de funciones controvertidas o cruzadas entre diferentes profesionales en el ámbito de la edificación. Me gustaría conocer si entra dentro de las prioridades del Departamento o va a dejarse para la posteridad.

En medio ambiente, fijaba usted las prioridades en cuanto a los residuos tóxicos. Quisiera saber si se va a elaborar una legislación básica en materia de residuos tóxicos que vaya a ser aplicada en la generalidad del Estado y si existe una comunicación, una colaboración con las comunidades autónomas a la hora de fijar los mínimos comunes en cuanto a la posibilidad de elaborar esta legislación en materia de residuos tóxicos.

Quiero resaltar que es un avance el que poderes del Estado diferentes de los centrales puedan participar en la gestión de los fondos de cohesión que, en definitiva, lo que pretenden es una equiparación de la economía española o propiciar una mejor convergencia con las economías europeas. Creo que se ha producido un avance en la medida en que los fondos son del Estado, pero no quiero decir que sean de la Administración central; los fondos deberán ser

de quien sea competente por razón de la materia, y como usted decía, las competencias, por razón de la materia a la hora de hacer la política de medio ambiente, la gestión, el día a día, la ejecución, la administración, corresponde a las comunidades autónomas. Usted ha dicho gráficamente en intervenciones parlamentarias que a usted le corresponde la parte más difícil, la parte más árida, que es la comunicación con las administraciones públicas de las comunidades autónomas o municipales y, a su vez, la comunicación con la Comisión Europea. Evidentemente, es un trabajo complejo, pero a eso se ciñe la política ambiental del Ministerio. Ha habido debates en los que a usted se le achacaba una responsabilidad política. La responsabilidad del día a día está en quien es competente por razón de la materia y la materia la tienen asignada en la Constitución y en los estatutos de autonomía las comunidades autónomas.

Por tanto, creo que es un avance importante el que comunidades autónomas, municipios, también con competencias medioambientales, puedan participar en la gestión de estos fondos provenientes de la Unión Europea.

Quisiera hacerle también una reflexión sobre el planteamiento que tiene el Ministerio que usted dirige en relación al impulso de los biocarburantes que no tienen ese grado de contaminación del medio ambiente. En su día se aprobó una proposición no de ley en esta Cámara en la que se propiciaba una fiscalidad favorable a los biocarburantes de origen no del petróleo, sino agrícola. Quisiera saber cuál es la opinión del Ministro sobre esta cuestión.

También me gustaría conocer la valoración que hace el Ministro sobre la ratificación en Marrakech del acuerdo sobre la Ronda Uruguay y la incidencia sobre el medio ambiente. ¿Vamos a seguir con una política de «dumping» medioambiental? ¿Va a seguir existiendo eso o se va a dar un salto cualitativo de forma que haya una gran interrelación entre comercio mundial y medio ambiente? Nosotros entendemos que tiene que propiciarse esa gran relación entre condiciones económicas, condiciones para ejercer la actividad productiva y la protección del medio ambiente. Y ésa es una cuestión, juntamente con la exportación que pueda hacer Europa, además de las condiciones medioambientales, la exportación del bienestar social a los países del Tercer Mundo, a los países del mundo no desarrollados.

En relación al tema de las aguas o de los recursos hídricos, evidentemente éstos son escasos y muchas las demandas a satisfacer. Sólo se está hablando del problema de una adecuada asignación de un bien escaso entre la multitud de los usos alternativos sobre el agua.

Es evidente que una situación de economía de mercado guiada por la ley del máximo beneficio de la competencia no asegura el equilibrio ni la equidad en el reparto del agua. Esto está demostrando la necesidad de que tiene que existir una planificación en cuanto al uso del agua que compense las imperfecciones del mercado allí donde se producen. En este sentido, nos parece conveniente que se contemple una programación de los recursos hídricos que, a nuestro juicio, tiene que ser fundamentalmente a través de los planes de cuenca y del Plan Hidrológico Nacional.

Usted mencionó antes que va a haber un gran debate sobre la decisión política en cuanto a si la gestión de los recursos hídricos se tiene que compartimentar a través de cuencas hidrográficas o no. Evidentemente, yo creo que estamos ante un bien de uso general, ante un bien que es de dominio público y el dominio público, al final, tiene que estar gestionado por un poder público —bien sea el poder público central del Estado o el poder público de las comunidades autónomas— guiado por un interés general, y este interés tiene que prevalecer en todo caso, puesto que la titularidad sobre el agua es, en definitiva, de los poderes centrales del Estado. Esa es la política que debe guiar la gestión de los recursos hídricos. Es una titularidad de dominio público estatal y, en definitiva, cualquier gestión del agua tiene que estar guiada por un interés general y por las necesidades que tengan las diversas zonas y las diversas realidades del Estado español.

Quería referirme también a que es interesante un programa que usted tiene, y al que ha hecho referencia muy puntualmente, que es el de las ciudades, la política de ciudades. Nos parece que planteamientos como el que usted ha anunciado en cuanto a Bilbao Ría 2000 u otros que tiene en marcha el Ministerio, lo que pretenden es buscar un mínimo denominador común en ese cruce de competencias de urbanismo, ordenación del territorio, carreteras, puertos, aeropuertos, aguas, ríos, etcétera, y, en definitiva, que existan unos foros de debate común en el que puedan participar las diferentes administraciones públicas con competencia en la materia. Es una política que nosotros apoyamos y hay que impulsar la puesta en marcha de políticas como la que usted ha mencionado sobre el desarrollo de las grandes ciudades.

En cuanto a la política de costas, yo coincidí con usted en que la costa tiene que ser un espacio protegido, la costa tiene que ser un espacio con una finalidad de carácter social, tiene un fin público. Y donde yo discrepo con usted es en la regulación competencial de la materia. Sabe usted que este tema fue llevado al Tribunal Constitucional por diversas comunidades autónomas y el Tribunal Constitucional viene a decir: La gestión del dominio público marítimo-terrestre, la Constitución no viene a indicar que sea necesario que corresponda a los poderes centrales del Estado. Es una opción de política legislativa tan legítima, dice, que la gestión pudiera ser asignada a otros poderes como las comunidades autónomas.

Y, señor Ministro, el planteamiento político que hacemos desde el Grupo Vasco es el siguiente: Nos encontramos ante un bien de dominio público que es la zona marítimo-terrestre, en sus diversas acepciones, dominio público estatal pero cuya gestión, como ocurre con otros dominios públicos estatales, puede estar asignada a las comunidades autónomas, como lo ha reconocido el Tribunal Constitucional, puesto que es una cuestión de política legislativa. En definitiva, el constituyente y la legislación posterior definirá lo que es el dominio público estatal, pero también el legislador puede determinar el ámbito de actuación de los poderes centrales del Estado sobre lo que es el dominio público estatal en la zona marítimo-terrestre. Y aquí, señor Ministro, el Ministerio que usted dirige ha tomado políticas diferentes.

En otro bien de dominio público, como son los recursos hídricos, porque son bienes de dominio público estatal, la gestión del uso y del aprovechamiento está asignada a las comunidades autónomas, además en una ley estatal, como es la Ley de Aguas. Corresponde, en definitiva, al Ministerio la titularidad y, en su caso, el ejercicio de facultades de protección cuando se vaya a atacar a ese bien de dominio público en cuanto a la propiedad, pero la protección de ese bien, en uso y aprovechamiento, corresponde a las comunidades autónomas.

Otro segundo ejemplo es el del dominio público del espacio radioeléctrico, también regulado por una ley auspiciada por su Ministerio. Corresponde la asignación de las frecuencias al Ministerio, pero la concesión de las diferentes frecuencias moduladas corresponde a las comunidades autónomas. La titularidad del bien de dominio público es estatal, pero la gestión de ese bien de dominio público está encomendada a las comunidades autónomas. Yo quiero mantener una posición política clara en esta cuestión, no únicamente, como ha planteado el Grupo Catalán (Convergència i Unió) en su proposición no de ley, de incrementar las facultades de las Comunidades autónomas en cuanto a la zona contigua al dominio público marítimo-terrestre, porque las comunidades autónomas tienen competencias de urbanismo, de medio ambiente. Nuestro grupo avanza más y daríamos competencia a la gestión del dominio público marítimo-terrestre, a lo que no es zona contigua, sino de dominio público estatal. Aquí, nosotros hacemos la siguiente reflexión, señor Ministro, en un Estado de las Autonomías, cuando las comunidades autónomas disponen de la gestión —estoy hablando de la gestión, no de la titularidad ni de la legislación— de servicios eminentemente importantes para la ciudadanía española, como son la justicia, la sanidad, la educación, todavía en una cuestión que no es de esa trascendencia política, y que afecta al ciudadano en el día a día, que es la gestión de una obra en una playa, la protección de un paseo marítimo, la protección de una ribera de un río, ¿cómo puede estar centralizada en un Ministerio como el de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente?

Nosotros, como filosofía política, entendemos, como ya he expuesto en los ejemplos, que hay otros casos de dominio público estatal que están gestionados por las comunidades autónomas y que, a nuestro juicio, sería el planteamiento político idóneo en esta cuestión. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Quiero referirme también, señor Ministro, al tema de salvamento marítimo. A nuestro Grupo parlamentario le gustaría conocer, ya que usted ha anunciado que la sociedad estatal de salvamento y seguridad marítima es una de las joyas en este momento del Ministerio, tener información sobre las siguientes cuestiones. Si no es posible en este momento, nos la podría remitir a nuestro Grupo parlamentario. La relación de centros de salvamento, bien sean zonales, locales y regionales, así como los centros de control de tráfico marítimo en los cuales se va a invertir en el próximo año y en los siguientes. Es decir, tener un plan de inversiones sobre los centros reguladores del tráfico marítimo estatal y del salvamento en el Mar Cantábrico, en el Mar Mediterráneo y en el Atlántico.

Para finalizar, señor Presidente, quería hacer referencia a la situación de la marina mercante española. La Ley de Puertos y de Marina Mercante ha sido desarrollada, en cuanto a la creación del registro de buques, por la Ley que regula el régimen económico-fiscal de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Como saben S. S., se ha fijado en esta regulación un régimen de bonificaciones, tanto a las cotizaciones para la Seguridad Social, a la cotización por el Impuesto sobre Sociedades y a los tripulantes en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. Es un avance, pero, señor Ministro, ¿no le parece insuficiente? Nos encontramos en una situación en la que no podemos competir con segundos registros de otros Estados, puesto que disponen de una serie de instrumentos más beneficiosos en condiciones de costes sociales, patronales y fiscales y aunque nosotros en su día lo vimos bien, queríamos conocer, si es posible en este momento o si no nos remite la información, el impacto que la puesta en práctica del registro de buques ha supuesto para la flota de la marina mercante española y el número de registros que en este momento se encuentran inscritos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación damos la palabra al señor Ministro para que vaya contestando a los distintos grupos. **(El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)** Perdón, señor García-Arreciado, efectivamente cierra usted el ciclo de portavoces, como es habitual, y tiene S. S. la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Sería un cierto privilegio no contribuir desde este Grupo al tedio de algunas intervenciones.

El señor **PRESIDENTE**: No sería un privilegio; sería una lástima.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias por su presencia, señor Ministro. Nosotros sí creemos en la utilidad de estas comparencias, pero para ello hay que situarse en la correcta percepción conceptual de lo que son: unas comparencias que pretenden hablar de un todo, en este caso extraordinariamente complejo, como es este Ministerio, y en el que no cabe otra opción que ofrecer una visión de conjunto; no es posible caer en cuestiones concretas o circunstancias muy singulares.

A nosotros nos satisface la intervención que hemos tenido ocasión de escuchar, porque nos reafirma una vez más en nuestro convencimiento de que el Ministerio tiene respuestas concretas y precisas —pueden o no compararse— a los grandes problemas que tiene planteados este país en el amplio conjunto de competencias de las que es responsable. Las telecomunicaciones, la política de aguas, la política de inversiones en infraestructura del transporte, me parece que son hitos que van a marcar el futuro de este país, son cuestiones sustantivas para el futuro que todos deseamos para el país y la verdad es que no podemos menos que concluir que todos esos grandes retos tienen una correcta planificación por parte de este Ministerio, planificación en algunos casos ya concluida y en otros en fase de

revisión —cuando se plantearon en esta Cámara conseguimos, entre todos, un altísimo grado de consenso— o pendiente, como los planes de cuenca, el plan nacional, el PDI. Pero no me cabe duda de que el resultado final del pase de estas planificaciones por esta Cámara será de un alto grado de consenso.

Lo primero que queremos manifestar es que, dentro del marco restrictivo presupuestario de este año, en el que el gasto público tiene un crecimiento nominal bastante inferior al que se prevé en el PIB, permite consolidar las inversiones y mantenerlas en la banda, si bien es cierto que en la banda baja, de las establecidas en el PDI. Las inversiones, las diferentes planificaciones en las que se sustancian estas inversiones que están en marcha, quedan consolidadas en los presupuestos para el próximo año.

También tenemos que reconocer todos que algunos de los grandes problemas que no hace mucho tiempo angustiaban a esta Comisión, los problemas de Correos, los de Renfe, los de expropiaciones pendientes, las deudas con las constructoras, tienen cumplida respuesta en los presupuestos para este año, presupuestos a los que yo haría la misma crítica que han hecho algunos intervinientes y compartidas por el señor Borrell: haría falta más gasto corriente, haría falta más personal cualificado en el Ministerio, haría falta más capacidad técnica desde el Ministerio para no tener que recurrir a la cantidad de asistencias técnicas y encargos al exterior que hay que hacer. Resulta contradictorio escuchar en boca de un grupo parlamentario que pretende reducir drásticamente el capítulo 2 de este Ministerio, que es el que permite financiar estas actividades externas, al mismo tiempo que muestra la preocupación que le produce que en algunos servicios del Ministerio, como en Medio Ambiente o en Carreteras, no haya técnicos suficientes para hacer esa labor.

Por no salirnos del tema de las carreteras, compartimos el interés de todos los grupos por la urgencia de tramitar el PDI, por la urgencia de poner en marcha el segundo plan que permita consumir todas las actividades que están contenidas en esta planificación, aunque bien es cierto que la existencia de un plan puente nos permite mantener un ritmo de actividad correcto que no suponga un nuevo retraso en el esfuerzo colectivo del país por incorporarse a un mundo en el que estas comunicaciones son absolutamente fundamentales.

En ferrocarril, nos consuela también contemplar un nuevo impulso a la política del ferrocarril, que tiene un futuro esplendoroso, fundamentalmente en cercanías, dado el gran número de ciudadanos a los que afectan estas políticas. Consideramos muy adecuada la firma de un nuevo contrato-programa con Renfe y que se continúe y se vaya profundizado en la idea de que las inversiones deben ser con cargo a los presupuestos y no con cargo a Renfe, porque ésta es una de las razones de los graves problemas financieros que aquejan a Renfe en estos momentos.

Somos conscientes de la dificultad de la tramitación, paralela o conjunta, de los planes de cuentas con el plan hidrológico nacional. Lo he reconocido en varias ocasiones, y fui ponente de la Ley de Aguas, no resolvimos bien el mecanismo de interacción que hay entre uno y otro, y la

verdad, con la ley en la mano, los planes de cuenca condicionan al nacional y, a su vez, el nacional condiciona a los planes de cuenca. En cualquier caso, este obstáculo no debe ser insuperable para solventar la urgente necesidad de que el país disponga lo antes posible de un plan nacional, en el que sean sustantivas las políticas de ahorro, en el que sean sustantivas las políticas de regeneración de aguas, pero al final de todos esos procesos de ahorro, de recuperación del agua, estimamos que va a ser insalvable el obstáculo de proceder a los trasvases entre cuencas excedentarias y cuencas que necesitan del recurso. Nosotros creemos que en esta instancia parlamentaria no puede haber en la mente de ningún Diputado más cuenca que el territorio nacional en su conjunto, y por lo tanto creo que ésa es una situación de partida absolutamente fundamental para poder dar a este país el plan nacional que está requiriendo, y la sequía de los últimos años pone excepcionalmente de manifiesto la importancia de disponer pronto de él.

En la política de vivienda, me parece que no es exagerado decir que la LAU es la ley de todos, una de las pocas que, al pasar por esta Cámara ha concitado la responsabilidad de todos los grupos parlamentarios; unos han hecho más aportaciones, otros han hecho menos, unos se pueden considerar más satisfechos por las que han hecho, otros más insatisfechos, pero no me parece que pueda ser calificada como la ley de ningún grupo parlamentario ni siquiera de éste en cuyo nombre hablo. Una vez que esta ley se consolide el próximo jueves me parece especialmente acertado que uno de los vectores que oriente la política de vivienda del Ministerio sea el de la vivienda en alquiler, porque me parece que es una dimensión del derecho de todos los ciudadanos a disfrutar de una vivienda, dimensión insuficientemente explorada en el pasado, cuando también los rigores de la legislación existente hacían difícil avanzar por este camino, pero la nueva legislación que entre todos nos vamos a dar creo que permite avanzar y avanzar de una manera importante en convencer a la población de que el sistema de acceso a la vivienda por alquiler es en muchos casos el más indicado para los ciudadanos.

En política medioambiental, me parece importante constatar la dificultad que existe por la escasez de técnicos en el Ministerio para efectuar los correspondientes estudios de impacto ambiental, y bueno sería que no nos quedásemos en constatar esa carencia, sino que todos estuviésemos dispuestos a apoyar algún tipo de medidas que le pudieran permitir al Ministerio solventar esa cuestión y poder avanzar en esos estudios de impacto ambiental de cuya formulación depende en gran parte un gran número de inversiones importantes.

La solución que se da a los fondos de cohesión me parece acertada. No tengo reparos en decir que la percepción inicial que tenía este Grupo Parlamentario es que el concepto de fondos de cohesión para esta cuestión lo situaba claramente en el ámbito de las competencias del Estado *sensu stricto*. Los acuerdos a los que se ha llegado con las comunidades para el reparto de estos fondos nos parecen acertados, porque, sin quitar la competencia estatal, les permiten incidir en la selección de los proyectos que deben financiarse con cargo a estos fondos.

También me parece importante utilizar la fiscalidad como elemento de política ambiental para corregir los efectos que el mercado, como hemos tenido ocasión de escuchar, introduce en las políticas medioambientales; nos permitimos decir que con cierta prudencia, porque la fiscalidad, cualquiera que sea la actividad sobre la que se ejerza, termina siendo un coste y termina siendo pagada, por tanto, por los usuarios. No me cabe duda de que hay aspectos de la política medioambiental que deben ser pagados por los usuarios, pero hay otros que deben ser pagados por las sociedades, por sus beneficios, porque son ellas las que generan esos problemas.

Un tema conflictivo planteado por el señor Ministro y sobre el que podría caer en la tentación de no hacer alusión es la modificación de la Ley de Costas, al que sí me voy a referir. Yo creo, señor Presidente, que el problema no es la gestión, el problema son los criterios que conformen esta gestión, que deben ser criterios nacionales y sobre los cuales, por no decir la última palabra, por no cerrar las vías de discusión con otros grupos, haya un considerable peso de la opinión del Estado *sensu stricto*. Proteger el dominio público es una competencia constitucional del Estado; sobre las formas de gestión, si ésa fuera la opción que se nos presenta, no sería excesivamente difícil llegar a un acuerdo, siempre que se respeten, como digo, los criterios a los que debe adaptarse esa gestión con un carácter nacional.

En resumen, señor Presidente, señor Ministro, estamos razonablemente satisfechos con su gestión, no tenemos empacho en manifestarlo públicamente, y queremos únicamente decir que para el importante trabajo legislativo o de planificación que queda pendiente en estos ministerios para los próximos meses ofrecemos a todos los grupos la misma voluntad de acuerdo que se ha podido percibir en algunas actividades legislativas recientes, en concreto en el caso de la LAU.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García-Arrecciado, por sus siempre valiosas aportaciones. En ningún caso ha sido intención de la Presidencia privar a esta Cámara y al señor Ministro de sus comentarios, siempre, repito, muy valiosos y muy interesantes, aunque no siempre compartidos, como es lógico, por el resto de los portavoces.

Siguiendo nuestra línea de trabajo, damos la palabra al señor Ministro para que conteste a los distintos portavoces que han formulado diversas preguntas sobre un tema tan general como ya ha explicado el Ministro al inicio de su intervención.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Tan general y tan particular a veces, porque comprenderán los señores Diputados las dificultades con las que me encuentro para intentar que mi respuesta quepa en el tiempo disponible, sea completa y al mismo tiempo no deje a los señores Diputados con el sentimiento de que sus planteamientos no han sido contestados. Digo esto porque ahora me encuentro con que se me plantean problemas re-

lacionados con el acuerdo sobre el GATT y el *dumping* medioambiental, a escala universal, en el sentido del acuerdo de Marrakech sobre el futuro devenir del universo mundo y, al mismo tiempo, con una normativa de acreditación técnica de un laboratorio que el señor Camisón —siempre tan preocupado por los problemas importantes— ha encontrado en alguna disposición relativa a la calificación de dicho laboratorio. Comprenderán ustedes que es absolutamente imposible que intente dar respuesta cumplida a una panoplia de temas tan variados, en su alcance y en su dimensión. Comprendo que, ante este escenario, algunos Diputados se pregunten por la utilidad de esta clase de comparecencias. ¿Tiene algún sentido una comparecencia de un ministro para hablar de la política general de su departamento, cuando se trata de un departamento que reúne tan variadas y complejas competencias? Creo que sí, señores Diputados. Creo que es mi obligación solicitar venir a esta Comisión a explicar a los miembros de la misma el encuadre de la política del Ministerio, en el marco de un presupuesto que se aprueba por las Cortes, y cómo este presupuesto enlaza con los planes plurianuales que han sido aprobados en anteriores disposiciones del Parlamento o del Gobierno y con aquellos que todavía están por aprobar. Esta era la intención que me guiaba y comprendo que, siendo difícil hacerlo, quizá no haya conseguido el objetivo que me animaba. Pero, naturalmente, ésta es una relación dialéctica, y si mi esfuerzo por situar la política general en un marco general es contestado con una preocupación —sin duda legítima, señor Camisón— sobre las razones por las que un laboratorio determinado ha sido o no calificado para verificar la calibración de los instrumentos de telecomunicaciones, difícilmente puedo seguirme moviendo en el marco de la política general del Ministerio y difícilmente le puedo contestar, como comprenderá usted, sobre algo sin duda importante pero también minucioso, detallista y que escapa a mi capacidad de contestar sobre la marcha.

Por tanto, señores Diputados, señor Presidente, con su venia, intentaré que mi respuesta se siga enmarcando en la política general y dejando los aspectos muy concretos y excesivamente de detalle para una comparecencia posterior, especializada si ustedes lo desean, para una remisión de información o para un diálogo al que saben que siempre están dispuestos mis colaboradores en el Ministerio.

Ha planeado sobre las distintas intervenciones una preocupación sobre el esfuerzo inversor y es lógico que así sea en su relación con el déficit, con la capacidad de gestión y con los equilibrios presupuestarios. El señor Posada ha advertido que el esfuerzo inversor está decayendo, y yo creo que no es así. El esfuerzo inversor que hace la Administración central del Estado, a través de sus órganos ejecutivos propios o de los entes y empresas con los que tiene un deber de tutela o una capacidad de dirección, no está decayendo. Sin embargo, es verdad —y así está reconocido en multitud de documentos hechos públicos por mi Ministerio— que la inversión pública en el año 1995 no va a alcanzar, presumiblemente, el 5 por ciento del producto interior bruto que nos marcábamos como objetivo político; como tampoco lo va a hacer en 1994 ni lo hizo en 1993.

Está situada en el entorno del 4,5 por ciento, lo cual tampoco es una desviación para causar extraordinaria alarma, pero es verdad que no alcanza el 5 por ciento sino que está medio punto del PIB por debajo de este objetivo. Esta desviación es imputable, fundamentalmente, a la caída de la inversión en los entes territoriales, y no lo digo como una acusación o una crítica, sino como una constatación contable que tiene su justificación y que incluso puede ser razonable, porque estas administraciones también están enfrentadas a un esfuerzo de reducción de su déficit.

La inversión pública que hace la Administración central del Estado es un tercio de la total, si la contemplamos globalmente, y si excluimos la inversión que hacen grandes agentes inversores, como es Telefónica. ¿La inversión de Telefónica es inversión pública sí o no? Jurídicamente hablando, no; conceptualmente hablando, sí. ¿Por qué? Porque es la inversión asociada a un servicio público regulado, pero no la computamos. Si la computásemos, superaríamos con mucho la cifra del 5 por ciento, pero nos encontraríamos con una dinámica evolutiva muy distinta, porque Telefónica ha superado ya sus grandes niveles de inversión y ahora está respondiendo a una demanda que ha caído en los últimos años.

En líneas generales, hay que reconocer, primero, que estamos por debajo del 5 por ciento, medio punto o 0,6 décimas; que esta caída es debida fundamentalmente a la disminución del esfuerzo inversor de ayuntamientos y comunidades autónomas; que la inversión de la Administración central del Estado se mantiene estable si se lee desde los Presupuestos Generales del Estado, pero no así si se incorporan a esta lectura los entes cuyos PAIF se adjuntan a los Presupuestos Generales, pero no forman parte de ellos, porque aeropuertos, por ejemplo, crece, aunque carreteras se mantenga constante. Si la lectura fuera más omnicompreensiva e incorporásemos los flujos de inversión que van a ir directamente a comunidades autónomas y ayuntamientos desde los fondos de cohesión y que no circulan explícitamente por las rúbricas de ingresos y gastos del presupuesto del Estado, tendríamos una visión algo más positiva del conjunto, porque hay unos 25 ó 30.000 millones de pesetas de fondos de cohesión que irán a proyectos autonómicos, que irán directamente a sus presupuestos vía una operación de Tesorería extrapresupuestaria que no queda reflejada ni como ingreso ni como gasto en las rúbricas presupuestarias, pero que forman parte del esfuerzo inversor financiado desde los presupuestos públicos.

En todo caso, debo decirles que el Ministerio es perfectamente consciente de que, para aumentar la inversión que administra, antes de aumentar el capítulo 6, tendríamos que aumentar los capítulos 1 y 2. Es decir, el Ministro no está peleando por mayores créditos de inversión, porque es consciente de que tiene dificultades gestoras para poder administrar mayores recursos, que deberían ser resueltas para poder desarrollar eficazmente la ambición de invertir más. Hay una literatura tremendamente nociva en el debate presupuestario, que separa el capítulo 6 de los capítulos 1 y 2 como si no tuviesen nada que ver el uno con el otro. Los que de entre SS. SS. tienen experiencia administrativa saben que se invierte con una dirección y con una

ejecución de obras, con una elaboración de proyectos y con unos mecanismos de control que consumen recursos denominados corrientes, pero es una literatura administrativa que se compecece mal con la realidad de las cosas. La Dirección General de Carreteras, por ejemplo, está al límite de su capacidad de gestión. Si quieren hacer más carreteras, antes de dar más capítulo 6, denle más capítulos 1 y 2, porque no puede gestionar más recursos financieros con los recursos materiales y humanos de los que dispone.

Creo que deberíamos ahorrar la crítica de que se hacen demasiadas asistencias técnicas externas. Miren, entre el 3 y el 4 por ciento del volumen de la inversión son proyectos de ingeniería. Lo que vale un buen proyecto de inversión es entre el 3 y el 4 por ciento del proyecto total, de manera que si invertimos 750.000 millones de pesetas, nos gastamos del orden de 30.000 millones de pesetas en proyecto, en mesa de despacho de ingeniería. Naturalmente, el Ministerio no tiene capacidad para, por sus propios servicios, desarrollar las horas de ingeniería y la calificación técnica necesaria para gastar 30.000 millones de *consulting*. Para eso están las empresas de ingeniería, en España y en todos los países del mundo, señorías. Sería absurdo pretender que toda la capacidad de las empresas de ingeniería civil española estuviera en la Administración central del Estado. No sería eficiente ni razonable. Por eso, creo que es un error de enfoque la crítica de que se contratan demasiadas asistencias técnicas. Contratamos las que necesitamos y, desgraciadamente, necesitamos cada vez más porque cada vez más se comprimen los recursos operativos de la Administración.

Permítame, señor Posada, que le diga con todo el cariño que respecto a su sugerencia de que aumentemos la inversión pública suprimiendo altos cargos, la verdad es que nos va a permitir, sin duda alguna, un gran aumento de la inversión pública, sería espectacular el incremento que conseguiríamos de la inversión pública suprimiendo altos cargos en el Ministerio. Creo que ha hecho esa referencia, lo he apuntado: Suprima altos cargos y aumente así la inversión. Bien está que se haga una crítica sistemática de la organización de las estructuras, pero conviene no deslizarse por un terreno que nos sitúa en el límite de lo que es serio como planteamiento. Comprenderá que, cuando se administran 750.000 millones de pesetas de inversión y el sueldo de un alto cargo está en el entorno de los 10 millones de pesetas, la diferencia «cósmica» que hay en el orden de magnitudes entre una cosa y otra hace que realmente éste no sea un camino por el que tengamos que avanzar para aumentar la inversión ni para optimizar los recursos públicos.

Mi compañero de Grupo Parlamentario García-Arre-ciado lo ha dicho y creo que no es complacencia repetirlo, señor Camisón. ¿Tiene Renfe hoy un escenario presupuestario realista y explícito, a través de un contrato-programa que no tenía antes, sí o no?

La respuesta es clara: sí. Tiene un contrato-programa; tiene un aumento del 15 por ciento en su aportación presupuestaria; tiene perfectamente definido qué tiene que hacer y cuánto va a recibir para ello. ¿Hemos resuelto o no el problema de los pagos pendientes de expropiaciones y a

las constructoras? La respuesta es sí. No hay pagos pendientes a las constructoras ni a los ciudadanos expropiados, y ése era un grave problema de esta Administración y está resuelto. Siempre habrá un caso particular que citar, pero hoy las empresas constructoras son perfectamente conscientes de la regularidad de nuestra relación financiera con ellas, y lo mismo ocurre con las expropiaciones.

La preocupación por las bajas es algo que el Ministerio ha manifestado pero que no le corresponde resolver. Vivimos en un mundo de economía competitiva y las empresas constructoras saben que un *bidding*, una oferta competitiva se hace asumiendo un nivel de riesgo. ¿Cómo quiere usted que el Ministerio les diga a las empresas que oferten más caro de lo que ofertan? Sabrán ellas cómo controlan sus costes fijos y sus costes variables. Son procesos perfectamente abiertos. ¿Que el sector ha pasado por una fase de compresión de actividad que le ha inducido a asumir pérdidas construyendo, porque no construyendo serían mayores las pérdidas? Es posible. Ese no es un problema del Ministerio. Yo le aseguro que estamos teniendo el máximo cuidado en evitar que estas bajas competitivas se traduzcan en reformados que, a su vez, generen mayores costes. Estamos teniendo el máximo cuidado, y le puedo garantizar que las empresas que han aceptado costes por debajo de los reales lo van a tener muy difícil para conseguir que, vía un modificado, se revisen al alza los precios de contrata, porque esto sería tanto como privilegiar a aquellos que desplazaron a otros del mercado esperando un comportamiento que no era razonable esperar por parte de la Administración. Y para poder hacer eso bien, déjenme que les diga, tenemos que hacer mejores proyectos. No hay otra solución para evitar desviaciones en la ejecución que disponer de proyectos lo más finos posibles, lo más elaborados posibles para intentar minimizar los interrogantes que sobre cualquier obra civil pesan.

En el pasado, posiblemente, acuciados por las prisas, por los compromisos y por los plazos perentorios de acabar algunas obras, no hemos hecho los proyectos todo lo bien hechos que habría que hacerlos. No hemos gastado bastante dinero en ingeniería de diseño antes de hacer ingeniería de construcción. El Ministerio está corrigiendo esta tendencia. Estamos gastando entre el 3 y el 4 por ciento de cada proyecto en lo que es ingeniería, en geología, en lo que es estudio del terreno, para saber a qué nos atenemos. Por ejemplo, acerca de la opción famosa de las Hoces del Cabriel sabemos ahora que no es una opción técnicamente viable después de haber estado haciendo durante un año estudios geológicos del terreno. Si no se hubiera hecho, nos hubieran embarcado en una construcción que después, *a posteriori*, hubiéramos constatado cuántas y cuán graves dificultades tenía. Es un caso límite; hay muchos así. Las bajas es un problema de una economía competitiva. Hemos de intentar que no se produzcan, pero eso lo tienen que intentar sobre todo las empresas constructoras.

La preocupación que ha aflorado en esta comparecencia sobre las declaraciones de impacto ambiental yo la comparto plenamente. Creo que el problema no es que dependan de otro señor o que tengan más independencia. Yo

creo que están bien donde están pero hemos de mejorar y extremar las preocupaciones para hacer consciente a la sociedad española de que cada obra de ingeniería civil afecta al paisaje, y calibrar los pros y los contras de cada una de ellas. Es utópico pretender construir embalses que no tengan impacto ambiental; es utópico. Y una sociedad madura es aquella que es capaz de ponderar las ventajas y los inconvenientes de hacerlo o de no hacerlo. El agua en España hay que guardarla donde cae y miren ustedes por dónde resulta que cae cerca de lagunas cordilleras y en algunos valles, no cae en las estepas desérticas del suroeste. Y, naturalmente, los embalses tienen impacto ambiental. ¿Quiere decir eso que hay que hacer cualquier embalse cualquiera que sea su impacto ambiental? No. ¿Quiere decir que no hay que hacer ningún embalse para evitar impactos ambientales? Tampoco. Es una reflexión de Perogrullo ¿no? Sin embargo, después, cuando se estudia cada caso concreto, obliga a arbitrajes políticos que exigen de la sociedad un acto de madurez política. Aceptamos esto que no nos gusta, a cambio de otra ventaja que nos gusta. Y en el caso de la autopista de Madrid-Valencia, nos enfrentamos a una situación parecida. ¿Qué hay que hacer? Evitar los incidentes de recorrido y no ir más aprisa de lo que se puede ir. Es evidente que en el caso de Itoiz, por ejemplo, el Gobierno navarro declaró zona de especial protección de aves territorios que iban a ser inundados por el embalse, lo cual no es un comportamiento razonable y que nos ha planteado dificultades frente a la comisión Europea, que estamos intentando resolver a través de un diálogo democrático, sentando en la mesa a todos los que tengan algo que decir, para sopesar los pros y los contras de no hacerlo, de hacerlo distinto o de hacerlo como estaba previsto. Eso es lo que creo que el Ministerio tiene que propiciar, un debate democrático que sea capaz de sopesar las ventajas y los inconvenientes de cualquiera de las opciones posibles, sabiendo que no hay ninguna angelical, señorita, que quien algo quiere, algo le cuesta, y este diálogo entre medio ambiente e infraestructuras, entre infraestructuras y paisajes, es lo que nos toca arbitrar y quisiéramos hacerlo de la forma más razonable y racional posible.

Cervera-Igualada es otro ejemplo, menos grave porque la disyuntiva no es tan polémica, o no debería serlo. El Ministerio cree que la opción adecuada es el desdoblamiento por el Norte, eso sí, después de sumar muchas peras con manzanas, después de sopesar los costes, los plazos, los inconvenientes ambientales, la ordenación territorial, etcétera. Y yo pondría esta resolución, señores Diputados de Convergència i Unió, en el «Boletín Oficial del Estado», mañana. Pero estoy esperando que el Gobierno autonómico catalán, que tiene importantes cosas que decir al respecto, se pronuncie formalmente, porque quiero que la decisión sea extraordinariamente respetuosa con el Parlament de Catalunya, que tomó en su día una resolución, y con las opiniones que tiene el Gobierno autónomo de Catalunya al respecto. Si este pronunciamiento no se efectúa en un plazo razonable, tendré que asumir mi responsabilidad y hacer lo que creo que se debe hacer, pero me gustaría conseguir el máximo consenso posible, y es una señal positiva que el Parlament de Catalunya, recientemente, no

ratificase su decisión anterior y, por lo tanto, dejara —entendiéndose— abierta la puerta a la denominada opción norte, que creo que tiene más ventajas que otras opciones planteadas sobre la mesa; más ventajas en su conjunto. Estamos ante problemas multicriterio, señorías, donde hemos de analizar la realidad desde perspectivas diferentes, a veces antagónicas, y una decisión multicriterio no maximiza todos los criterios; algunos los sacrifica a otros. Eso es lo que nos encontramos en todos los aspectos de la acción política del Ministerio, sean las telecomunicaciones o la relación entre medio ambiente e infraestructuras.

Sí hay que reconocer que hoy tenemos un escenario presupuestario estable, no tenemos deudas. Hemos encauzado los grandes problemas presupuestarios, como Renfe, en un marco plurianual creíble, y todo ello nos permite afrontar el futuro de manera que el Parlamento diga qué quiere que hagamos y, a continuación, ejecutarlo en el límite de los recursos financieros que ustedes nos asignan, porque no tendría ningún sentido que se reprochase a un Ministerio que no hiciera las obras para las cuales el Parlamento ha decidido no darle recursos, y esto se plantea claramente en materia de infraestructura ferroviaria. En carreteras, no se preocupen, en carreteras no podemos hacer más de lo que hacemos, aunque tuviésemos más dinero para ello, se lo digo con toda claridad. Estamos invirtiendo medio billón de pesetas al año. No tenemos capacidad para invertir más, a no ser que modifiquemos la organización de la estructura del agente inversor.

En ferrocarriles, muchos Diputados han dicho: ¿qué pasa con el ferrocarril? Pues, lo que ustedes quieran. De momento hay 68.000 millones de pesetas al año, que sabemos a qué los asignamos. ¿Qué inversiones ferroviarias quiere hacer el Parlamento español? Es un debate que tenemos que hacer y que está planteado en el marco del plan director de infraestructuras. Yo me he permitido, señor Presidente, hacer una referencia al PDI porque no quisiera que las Cámaras lo olvidaran. Estoy seguro que no lo van a hacer, pero PDI es una propuesta para el debate, para que las Cámaras nos orienten en las actuaciones que hay que hacer, porque desde luego no es razonable pretender ejecutar la alta velocidad en España con inversiones programadas de 60.000 millones de pesetas al año; ni de 60, ni de 120, ni de 200. Estamos hablando de unas cifras muy elevadas para lo que tenemos como objetivo: la «Y» vasca, el Madrid-Barcelona, el Barcelona-frontera, el Madrid-Valencia, el túnel del Guadarrama. Esos objetivos deben ser acordados políticamente y priorizados, porque, todo a la vez, no lo vamos a poder hacer. Creo que he contestado la preocupación por el Cervera-Igualada. El túnel de Salau será objeto de debate, pero el Gobierno francés tiene una lógica reticencia a acometerlo después de las graves dificultades que ha encontrado en el caso de Somport, donde también hay un problema de impacto ambiental en una zona sensible y una política de desarrollo territorial y de ósmosis pirenaica, que deberá seguir siendo debatida.

No creo, señor Camisón, que mi comparecencia haya sido un ejercicio de complacencia. Mi obligación es señalar los objetivos que perseguimos y los aspectos que las Cortes creo deben considerar a la hora de valorar una ges-

ción política. Insisto en que no le puedo contestar a lo que le preocupa sobre las calificaciones técnicas de no sé qué laboratorio y tampoco si el coeficiente debe ser o no el 0,7 por ciento sobre la problemática que le preocupaba en materia de marina mercante.

No puede comparar el coste de un remolcador con lo que cuesta su funcionamiento. Es evidente que cuando contratamos un remolcador no contratamos sólo el barco, sino la tripulación y toda su operativa. Naturalmente, si dice usted que al cabo de varios años hemos amortizado el remolcador, olvida que en esos pagos no sólo está el remolcador, sino toda la tripulación; los sueldos de todo el personal. Con mucho gusto podré transmitirle información y está a su disposición el director general del organismo para informarle de lo que usted desee.

En cuanto a la conexión con Melilla, es evidente que el Gobierno no va a dejar a Melilla incomunicada y que ni por aire ni por mar Melilla va a dejar de tener los servicios que necesita.

Los indicadores de calidad de Correos usted dice que no son fiables. Yo sólo puedo decirle que los hemos contratado con una empresa externa del organismo; los hemos contratado con Arthur Andersen, que nos hace el análisis de la calidad de los servicios a través de una muestra de 60.000 envíos. Son mucho más fiables que nunca; nunca se había hecho, a través de un consultor externo, un análisis masivo de 60.000 envíos para seguir los indicadores de calidad. Seguramente se pueden mejorar pero, desde luego, puedo asegurarle que son los más fiables que ha habido en la historia del organismo; creo que son suficientemente fiables, aunque nos esforzaremos en mejorarlos continuamente.

Plan de vivienda. Ha preocupado a algún diputado —creo que al señor Posada— la diferencia que hay en la ejecución presupuestaria del ritmo de concesión de ayudas. Hay que distinguir el ritmo de concesión de ayudas con el ritmo de pago de los intereses devengados por estas ayudas; es decir, entre que se concede una ayuda a un promotor para construir una casa y empiezan las entidades financieras a mandarnos el coste de bonificación de tipos de interés, pasa un año o año y pico. Es verdad que el crédito va bajo en ejecución, pero no es menos cierto que hemos concedido ayudas, hay promotores que tienen ya concedidas ayudas para construir las casas en las cuantías previstas por el plan. Digamos que hay un «gap» inevitable —y usted lo conoce bien— entre que se concede la ayuda y empieza a generarse la cadena de costes sucesivos de la misma. Si se lee desde la ejecución presupuestaria, puede dar la impresión de que el plan no se está ejecutando; si se lee desde las ayudas concedidas, da la impresión —que creo es más adecuada a la realidad— de que el plan va a un ritmo muy elevado de ejecución.

En materia de suelo ha habido una preocupación manifestada por varios diputados. Yo estoy convencido de que nuestra legislación se puede mejorar y, sobre todo, nuestra práctica urbanística; pero déjenme también que les diga que el suelo es un mercado imperfecto donde los haya y no puede pretender someterse a las leyes de la oferta y la demanda, como creen algunos. El suelo es una mercancía y,

como tal, se compra y se vende, pero la ciudad que se edifica sobre el suelo, es algo más que una mercancía; es el resultado de una acción política consciente de qué ciudad se quiere tener. Por tanto, el mercado del suelo no puede desregularse y dejar que cada cual haga con él lo que quiera, como algunos creen que pasa en alguna parte. Donde pasa no es un ejemplo a imitar ni mucho menos, pero sí creo que debemos revisar la eficacia de nuestra normativa y, sobre todo, de nuestra práctica gestora para evitar lo que ocurre ahora. Hay suelo urbanizable para atender cualquier tensión de la demanda, pero este suelo urbanizable no se convierte en suelo urbano, que es el que se necesita para construir, por mor de múltiples fenómenos, entre los que está también la retención especulativa, que no se combate suficientemente aplicando los mecanismos de la ley, pero les puedo asegurar que donde la ley ha sido aplicada con la voluntad política de hacerlo, esos problemas han sido resueltos, y ejemplos hay que podríamos analizar. Donde no ha sido así, el problema subsiste.

El debate está abierto; les puedo garantizar que el ministerio no está a favor de proceder a la desregulación, que no creo sea, en absoluto, un síntoma de modernidad del mercado del suelo, pero sí creo que debemos revisar lo que de imperfecto tengan nuestras actuaciones, sobre todo para evitar que en algún territorio haya dos legislaciones, la estatal y la autonómica, que crean inseguridad jurídica y confusión legislativa que tendríamos que evitar.

Con esto entro en alguna de las preocupaciones que ha manifestado el señor Andreu, relativa a la ley del suelo y a la LAU. Dice el señor Andreu que la LAU es la ley del Partido Popular. No lo creo. Si el Partido Popular puede sumarse al consenso que nos hemos esforzado en construir, bienvenido sea, como usted mismo ha contribuido a construir este consenso, porque sabe que muchos planteamientos de Izquierda Unida han sido incorporados en el trámite parlamentario, aunque obviamente no todos los que usted hubiera deseado en todos los aspectos. Si mañana el Parlamento aprueba la LAU, creo que habremos recorrido un camino difícil, que todo el mundo sabía que era difícil, y constituirá uno de los activos de la gestión política de este Gobierno, aunque somos conscientes de que no va a estar exento de elementos de conflicto, como, por cierto, no está exento de conflicto el «statu quo» actual. Cualquier modificación del «statu quo» es conflictiva, sí. ¿Y el mantenimiento del «statu quo»? ¿No es acaso conflictivo e ineficiente también? Creo que el Parlamento debe afrontar situaciones que no se justifican por la equidad ni por la eficacia, y este es el caso de la ley de arrendamientos urbanos; hemos diseñado entre todos una ley mucho más equilibrada que las situaciones actuales, tanto la heredada de 1964 como la resultante del Decreto-ley de 1985.

Subvenciones cruzadas en el transporte aéreo. Le preocupa al señor Andreu que haya cambiado de criterio el ministerio. No. Este ministro es un convencido de que el sector del transporte y las comunicaciones está tan plagado de imperfecciones respecto a lo que es el modelo teórico de la competencia perfecta, que nunca será un mercado competitivo. Todo lo que dice la teoría económica que no debe pasar para que un mercado funcione bien pasa en el trans-

porte y las comunicaciones: economías de escala, economías de alcance, costes fijos, efectos externos. Sin embargo queremos introducir competencia, porque también eso aporta un elemento positivo, pues hay que buscar un equilibrio entre lo que es servicio público y lo que es competencia.

El transporte aéreo en España hoy no tiene ninguna obligación de servicio público. En ninguna parte está dicho que Iberia o cualquier otra compañía deba volar de un punto a otro a una hora del día o un día del año, vuela porque quiere, porque cree que encuentra interés económico en hacerlo, pero no hay nada que le obligue a hacerlo. Mientras era operador único o dos podían hacerlo compensando los altos beneficios de ciertas rutas o de ciertos horarios dentro de ciertas rutas, con los bajos beneficios de otras rutas o de otros horarios dentro de una ruta, pero esto se ha acabado. Nos guste o no, se ha acabado, porque ya no hay operadores únicos con mercados restringidos. Iberia tendrá que decidir cuándo vuela y dónde vuela, a no ser que le impongamos obligación de servicio público y le digamos: usted pone un avión de Madrid a Barcelona a las doce de la mañana del domingo. Podemos hacerlo o no hacerlo. Lo que yo digo es que hoy las rutas como tal en España son todas superavitarias estructuralmente hablando, es decir, los coeficientes medios de ocupación de las aeronaves, dada la demanda, superan el punto de equilibrio, el punto muerto. Por tanto, un operador llena su avión en una proporción suficiente para cubrir sus costes en todas las rutas, no en todos los vuelos dentro de una ruta; en todas las rutas, en media, no hace falta subvencionar, porque la ruta es suficientemente *cremosa*.

Esto no fue siempre así, pero hoy es así, porque el transporte aéreo se ha banalizado, tiene otros costes muy competitivos, lo usa mucha gente, se ha democratizado y no tenemos que preocuparnos por subvencionar el Madrid-Santander, a costa del Madrid-Barcelona. Afortunadamente, como no tenemos que preocuparnos por eso, podemos abrir la competencia sin que nos tengamos que preocupar de un efecto *descreme*. No así en telecomunicaciones, señorías. En telecomunicaciones tenemos altísimas subvenciones cruzadas. En 26 provincias españolas el teléfono es estructuralmente deficitario. Tendremos que establecer obligaciones de servicio público en un contexto competitivo o resignarnos a que haya calvas en el territorio español, no cubiertas por los servicios que queremos se sigan acercando a la población. En el transporte aéreo no me preocupo porque estructuralmente no hay razones para preocuparse, pero sí en telecomunicaciones, como podremos ver después u otro día. Por eso lo digo: competencia en el transporte aéreo, toda la que los operadores quieran aplicar porque no hay un efecto *descreme* en la medida que todas las rutas son rentables o pueden serlo y no hay obligaciones de servicio público. Pero no le extraña a nadie que Iberia deje de volar a Barcelona en el puente aéreo a determinadas horas de determinados días, porque no le será rentable hacerlo, y si no puede compensar su falta de rentabilidad en el avión que va vacío con el *surplus* que obtiene del que va lleno, o le establecemos una obligación de servicio público, o a ciertas horas no habrá servicios de transportes.

Me preguntaba, dentro de la política general del departamento, por el caso del señor Palomino. No tengo información en este momento, pero puedo asegurarle que la recabaré para tener una cabal idea del alcance de la denuncia que ha hecho un medio de comunicación sobre esas transacciones inmobiliarias y, cuando la tenga, naturalmente, estará a su disposición.

El Partido Nacionalista Vasco ha planteado una panoplia riquísima de temas. Renfe tiene un presupuesto realista; es una excelente noticia para el presupuesto. Hay que hacer una ley postal, estamos de acuerdo en que hay que hacerla. En materia de suelo creo haber contestado ya anteriormente; y, por supuesto, estará a disposición de la Comisión. Por cierto, el Parlamento francés ha publicado un excelente informe titulado: Hacia una revisión de la legislación urbanística, cuya lectura recomiendo a los señores diputados, porque es un ejercicio de cómo un Parlamento puede ayudar al Ejecutivo, analizando la legislación y diciendo cómo debe cambiarse y cómo no debe cambiarse. No se les ocurra a ustedes imitar ciertos modelos. Sigán manteniendo un modelo de intervención reguladora flexible, pero importante. Creo que el Parlamento tendrá mucho que decir y que debemos de salir del «impasse» de leyes autonómicas dándose de patadas con leyes estatales. No he citado la ley de edificación pero está prácticamente terminada y espero remitirla al Parlamento en este ejercicio.

Biocarburantes. Estamos en contacto con el Instituto de Diversificación y Técnicas Medioambientales de la Energía para impulsar su uso, como han hecho otros países. A finales del mes de noviembre hemos propiciado la celebración de un gran seminario internacional en España sobre el tema medio ambiente y comercio, a medias entre el Ministerio del Medio Ambiente y el Ministerio de Comercio; y durante la Presidencia española el tema monográfico de la política medioambiental será precisamente éste: Medio ambiente y comercio. Aquí nos movemos entre lo que es un fenómeno de «dumping», pero también un fenómeno de equilibrio entre economías diferentemente desarrolladas, un problema de extraordinaria importancia que algunos creen no existe —yo creo que sí existe—, y otros le dan demasiada importancia y lo convierten en un elemento de proteccionismo. Hay que buscar también aquí un equilibrio entre objetivos contrapuestos.

Todos los diputados me piden que acelere el Plan Hidrológico Nacional; todos quieren el Plan Hidrológico Nacional, pero todo el mundo pone obstáculos para que se elabore. Con todos los respetos, permítanme les diga que todo el mundo lo quiere, pero todo el mundo le pone trabas en todos los escenarios posibles e imaginables. El último fenómeno político-parlamentario a tomar en consideración es la decisión del Senado de que el Plan Hidrológico no venga hasta después de que se hayan aprobado los planes de cuenca. Esto, señorías, es de un ejercicio, me temo, de imposible materialización, a no ser que partamos de un supuesto, que me temo es lo que quería el grupo parlamentario que propició la adopción de esta decisión en el Senado, y es que los planes de cuenca sean disjuntos e independientes entre sí.

Este es un escenario que dibuja una España limitada, seguramente la única posible si no somos capaces de concebir otra. Eso es fácil de hacer. Se pueden hacer perfectamente los planes de cuenca, cada cuenca es una realidad física, hidráulica, económica y social, no tienen ninguna relación entre ellas, y no hay plan nacional, olvídenlo; lo que hay son subplanes de cuenca.

Pero si parten ustedes de la hipótesis primigenia de que las cuencas pueden estar relacionadas entre sí, entonces no es posible hacer los planes de cuenca sin concebir al mismo tiempo el plan nacional, porque hay un proceso interactivo por el cual cada cuenca tiene que definir su relación con la otra, y esa relación es el plan nacional. Eso se ha inventado hace mucho tiempo, la planificación a dos niveles, que aquí nos negamos a hacer. ¿Por qué? Porque en el fondo, no se engañen, señorías, late la voluntad de algunos grupos políticos de que el Plan Hidrológico Nacional esté vacío de contenido, que sólo existan los planes de cuenca, y que se niegue, desde el principio mismo, la posibilidad misma de una política de trasvases, cualquiera que sea.

Si eso es lo que el país quiere, es lo que haremos, pero simplemente les debo decir que esto dibuja una España limitada en su potencial de crecimiento en algunas zonas y en su capacidad de constituirse en una entidad política que sea capaz de ver un poco más lejos desde cada pueblo de lo que limitan las montañas que definen las cuencas donde están ubicados. Eso seguirá siendo objeto de debate. Espero que en su día se pueda analizar con más detalle y precisión de lo que esta mañana nos permite hacer esta comparecencia.

Ciudades. Bilbao Ría-2000 es una gran operación urbanística, que debo reconocer ha sido posible porque hemos consensuado con el Gobierno vasco, con la Diputación Foral de Vizcaya y con el Ayuntamiento de Bilbao, lo que no hemos sido capaces de consensuar con el Ayuntamiento de Madrid y con la Comunidad Autónoma de Madrid; mejor dicho, sí lo hemos consensuado sobre el papel, pero sin que haya seguido ningún efecto práctico en lo que es la ciudad aeroportuaria o en lo que es la gran operación de Chamartín, que la Administración del Partido Popular en la capital de España parece desea posponer hasta después de las elecciones. Digo parece, porque las buenas palabras nunca se convierten en hechos que empujen proyectos claves para Madrid área metropolitana que se conciben y se diseñan, pero no se ponen en marcha. En cambio, en el País Vasco, sí hemos puesto en marcha proyectos muy ambiciosos, como en otras áreas del territorio.

Costas. Dice el señor diputado que el Constitucional entiende que la legislación es tan legítima como otras. No, no. El Constitucional dice que es, en todo caso, tan constitucional como otras. Yo creo que la legislación de costas es constitucional, lo ha dicho el Tribunal Constitucional. ¿Que se puede hacer otra que también lo sea? Pues sí, se puede. No le veo mucho interés, salvo desde una perspectiva, como usted defiende, nacionalista, en la cual la costa se divide en trocitos y cada comunidad autónoma tiene el suyo. Entendemos que la costa, como el dominio hidráulico de los ríos, no se debe dividir en trocitos; son unidades

físicas, que deben ser gestionadas y concebida su protección desde una perspectiva del Estado, que subsiste por encima de las comunidades autónomas. En el caso concreto de la política de costas algunos planteamientos que se han hecho ponen en grave peligro la concepción de la costa como espacio natural protegido. Tiempo habrá de debatir este tema. Le anticipo que en opinión de mi ministerio lo que hay que hacer es aplicar bien los criterios de la Ley de Costas y no perderse en estériles batallas competenciales, por debajo de las cuales a veces asoma la intención de desproteger la costa y volverla a situar en lo que desgraciadamente fue hace años, es decir, el escenario de la especulación y de los atentados contra el medio ambiente.

En marina mercante, segundo registro, hay modificaciones en la ley financiera que acompaña al presupuesto para potenciar el papel del segundo registro en Canarias. Es verdad que estamos perdiendo tonelaje, lo ha dicho el señor Camisón, y en eso tiene razón; pero no veo fácil solución a no ser que queramos convertir nuestros barcos en barcos con tripulaciones del Tercer Mundo, sin ninguna clase de protección social, con salarios bajos, incluso, con problemas de riesgo importantes. El registro canario debe ser potenciado. Ya le digo que hay modificaciones importantes en la ley financiera que acompaña al presupuesto para hacerlo así.

En cuanto a la sociedad estatal de salvamento en el mar, pediré a su director general que solicite una comparecencia ante esta Comisión para dar cumplida respuesta a las preguntas que han formulado al respecto muchos diputados.

A mi compañero Jenaro García-Arreciado, gracias por sus palabras de aliento y por su reconocimiento de que en algunas cosas hemos avanzado mucho, en otras no tanto; pero en Renfe, en Correos, en expropiaciones, en deudas con las constructoras, en la legislación de alquileres, en la planificación de inversiones en carreteras hemos avanzado y mucho. Nos queda mucho por hacer. Puedo asegurarles que no tengo el convencimiento de haber resuelto todos los problemas que tengo sobre la mesa. Algunos de ellos creo que son graves y urgentes y quizá requieran que intervenga esta Comisión solicitando información y adoptando alguna clase de decisión o recomendación que desbloquee el punto muerto en que se encuentran algunas actuaciones inversoras, que son críticas para la red de infraestructuras españolas, y donde tenemos que hacer un arbitraje entre distintos criterios ya que, a fin de cuentas, señorías, en eso consiste la política.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, muy brevemente, tendrán la palabra para turno de réplica los portavoces que deseen intervenir. ¿Pueden manifestar qué portavoces van a intervenir para organizar el coloquio? **(Pausa.)** Partido Popular e Izquierda Unida.

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

El señor **POSADA MORENO**: Muy brevemente, pero sí quiero puntualizar tres o cuatro cosas.

Primer punto. Señor Ministro, si lee mi primera intervención verá que yo digo: No se trata de quitar altos cargos

para trasladar ese dinero a la inversión; digo no se trata, porque es obvio que puede ahorrarse una cantidad que no es parecida a la de inversiones y, en cambio, con ese dinero que se ahorra de altos cargos, sí se puede tratar el capítulo 1 de la Dirección General de Carreteras, o el de impacto ambiental. No se trata de cambiar a inversiones un dinero que se ahorra en unos sueldos; se trata de que esos sueldos o esos puestos ahorrados, que pueden ser más o menos, se trasladen a donde son más necesarios, y en esto coincido con usted, que es carreteras y medio ambiente.

Ciertamente los capítulos 1 y 2 van unidos al 6; pero en un momento que estamos con un déficit público enorme y queremos rebajarlo, no podemos aumentar lo que querría un gestor, los capítulos 1 y 2 para seguir ese camino del capítulo 6. Ante esa limitación, dentro del capítulo 1, reordenando, se puede conseguir que haya más personas calificadas donde son necesarias; y en el capítulo 2, con esfuerzos dolorosos, porque exigen una reordenación muy profunda, quizás ahí pueda librarse algún dinero para el capítulo 6 o para el propio capítulo 2 que está insuficientemente dotado.

Segundo punto. Sí puede el Ministerio, en cierta forma, influir en las bajas. ¿Cómo? Haciendo un calendario amplio y claro y transmitiendo a las empresas que hay obra en un tiempo determinado. Eso ya se ha hecho en parte desde el propio Ministerio. Segundo, estableciendo qué valoración tienen las ofertas económicas, si es la media, si es tres puntos por encima de la media, o tres puntos por debajo; o sea, una cierta influencia se puede tener.

Celebro lo que le oigo de que no van a influir para nada en los reformados; que tal como está adjudicado, va a ejecutarse la obra, sin que los reformados sean más que los que exige la propia obra.

Muy brevemente debo decir también que al Ministro le gustaría que dijera que la LAU no me parece tan buena. A mí me parece que es una buena ley, que ha mejorado considerablemente. Desde el primer anteproyecto que aprobó el Gobierno —incluso anterior a esta legislatura— y que se envió al Congreso, a la ley que se va a aprobar mañana, desde el punto de vista del Partido Popular ha habido un cambio y una mejora muy profunda que nos ha permitido sumarnos a este consenso del que estamos muy satisfechos.

Recojo aquí las palabras del portavoz del Grupo Socialista y las celebro, porque, en efecto, hay otras leyes, y se pueden decir, por ejemplo, la Ley de televisión por cable, la Ley de televisión local, que están anunciadas en el ámbito de esta Comisión para venir pronto y que se discutan. Si se discuten con ese mismo ánimo con que se ha discutido la LAU, la Ley de Arrendamientos Urbanos, llegaremos a acuerdos y serán leyes hacia el futuro, como lo es la Ley de Arrendamientos Urbanos. Si no se tiene ese mismo espíritu, esos acuerdos serán mucho más difíciles.

El último punto: política hidráulica. Insisto en que, como decía el ministro, es el Parlamento el que tiene que marcar las prioridades; nosotros como grupo las hemos marcado en este presupuesto; por eso hemos decidido dedicar 11.000 millones más al capítulo de agua y precisamente en temas en los que todos estamos de acuerdo. ¿Hay

desacuerdos? Claro que los hay, ésa es mi teoría; ¿pero qué hay detrás de esa propuesta del Senado de que los planes de cuenca sean antes que el Plan Hidrológico? No creo que sea decir que se vacíe el Plan Hidrológico Nacional; no creo que sea ésa la postura. Lo que hay detrás es lo siguiente, que es más claro todavía. ¿Cuáles son los excedentes? ¿Qué son excedentes? Eso se está buscando con esa propuesta. Sí puede haber trasvases, sí puede haber comunicación entre unas cuencas y otras, ¿pero a base de qué? De que se trasvasen los excedentes. ¿Dónde está el elemento clave? En los excedentes. Y ese elemento clave crea distorsiones dentro de los partidos. Se lo digo con sinceridad, igual podría hablar de mi partido, cuando hablemos de los excedentes del Tajo probablemente el señor Ministro y el Presidente de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha no van a coincidir. Ejemplos semejantes se podrían poner en todos los partidos.

Es algo mucho más profundo que una simple cuestión de quién quiere que haya comunicación entre cuencas y quién quiere que no haya comunicación de cuencas. No es eso; es perfilar dónde está el punto medio, que es donde realmente está la dificultad. Eso lo tenemos que ver aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Muy brevemente, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En primer lugar, dejar constancia de que el señor ministro —y me extraña— ha ridiculizado mi referencia a que el Boletín Oficial de Comunicaciones, con fecha 18 de octubre, autorice mediante una resolución al laboratorio de Telefónica a hacer las autorizaciones. ¿Por qué lo he hecho yo? Porque entiendo que sea el laboratorio de Telefónica el que tenga que homologar los propios instrumentos de la operadora ya va contra la neutralidad en la regulación de las telecomunicaciones; y el hecho de que se fije, después de la aprobación incluso en Consejo de Ministros del plan transitorio hasta 1998, que fije estas cuestiones para el segundo operador que vendrá, es otro atentado a esa neutralidad. Por eso, a pesar de la ridiculización, entiendo que la neutralidad es un tema trascendente en la regulación de las telecomunicaciones; por eso lo he planteado como tema importante.

Lo que no concuerda, señor ministro, es que sin embargo, simultáneamente, el Presidente del Gobierno, cuando en Consejo de Ministros se toma el acuerdo de esas medidas transitorias, tenga que elegir para salir en rueda de prensa, dentro de mil cuestiones que puedo elegir, cuatro o cinco, y una de ellas es justamente la neutralidad en la regulación. Es totalmente injusto que cuando la oposición lo plantea como tema importante a usted le parezca ridículo y cuando lo plantea el Presidente del Gobierno, o usted posteriormente, entonces es un tema excelente y de suma trascendencia. Yo entiendo que cuando el Presidente del Gobierno de esos mil temas eligió éste, lo hizo por sugerencia de su Ministro de Obras Públicas; por tanto, entiendo que cuando el señor González lo dijo es porque era importante a sugerencia de usted. En cambio, ahora se ha permitido ridiculizar el que yo lo plantee como una cuestión en este

debate. Lo que ocurre —entiendo yo, a la vista de los hechos— es que a usted le han metido otro gol en esta cuestión, y es que cuando están programando usted y el Presidente del Gobierno esa neutralidad, posteriormente, un órgano que depende de su Gobierno diga lo contrario.

Por otro lado, usted ha bajado al detalle en más de una ocasión esta mañana. Por ejemplo, nos ha hablado de las demoliciones en Calviá. ¿Usted tiene bula para bajar al detalle en las demoliciones en Calviá y nosotros no para hablar de la neutralidad que necesita la política de telecomunicaciones en este país? ¿O es que el tema de Calviá es un asunto de trascendencia mundial o es un asunto general? Otra vez aparece aquí su incongruencia al intentar ridiculizar las actuaciones que yo he tenido esta mañana.

Usted ha mostrado reiteradamente —y lo ha vuelto a decir ahora— su satisfacción por el contrato-programa de Renfe. Hay que recordar que ya hubo uno, que también era excelente, y que el resultado no ha sido como para presumir de él, ni muchísimo menos. Lo que ha ocurrido es que hemos estado cuatro o cinco años sin contrato-programa, con un vacío porque no ha habido agilidad en el Gobierno, cuando se terminó el anterior, para aprobar el siguiente. Esa satisfacción por el contrato-programa contrasta con muchas cuestiones, por ejemplo, la modernización de la red. Usted estará de acuerdo conmigo en que, a pesar de la buena voluntad en solucionar problemas, se están creando grandes bolsas de marginación en este país en el transporte ferroviario. Que se lo pregunten si no a los de Galicia, Asturias, Cuenca, Extremadura y Andalucía Oriental. En los presupuestos que estamos debatiendo hay para la modernización del resto de España, excepto estas zonas que usted ha repetido que son las elegidas, 9.000 millones, con lo cual se está renunciando a una mejora de la calidad de la infraestructura que iría en la dirección de mejorar el tráfico. Por tanto, sobre esa satisfacción respecto al contrato-programa, aparte de lo que dije en mi exposición anterior, habría mucho que discutir.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Termino, señor Presidente, con una última cuestión. Ha hecho otro intento de ridiculizar mi actuación cuando se ha referido a los remolcadores que alquila la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Por ejemplo, el último dato que tengo aquí es el del golfo de Vizcaya, repito, muy conocido durante las elecciones vascas porque salió en todos los medios con la presencia del Presidente del Gobierno. Los datos del golfo de Vizcaya son un pago anual de 300 millones, aparte de combustible, señor Ministro, lo que supone un flete diario de 820.000 pesetas más el combustible que utilice. Por tanto, aquí también, señor Ministro, nosotros haremos nuestra elección de temas según nuestra propia decisión, pero entendemos que la Sociedad de Salvamento no se está llevando de acuerdo con las estrictas normas con que nosotros creemos que se debe llevar y, por tanto, vamos a continuar haciendo un seguimiento parlamentario de esta sociedad que también necesita mejorar mucho su actuación.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Quiero agradecer al señor Ministro sus respuestas. También quiero que quede constancia y no queden equívocos de que Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya está fuera del consenso de la Ley de Arrendamientos Urbanos; lo digo simplemente para que no queden equívocos. Yo creo que la alegría del señor Posadas es inversamente proporcional a la nuestra. Es decir, el Grupo Popular tomó partido, nosotros también tomamos partido y nosotros hemos perdido en esta situación, porque el Grupo Socialista decidió acordar con el Grupo Popular los elementos fundamentales de la ley.

Sin pretender traer hoy el debate —mañana será el definitivo—, para nosotros el nudo gordiano estaba en las rentas antiguas. Todo lo demás, aun siendo importante, no lo considerábamos tan socialmente problemático. Aquí es donde está lo realmente conflictivo socialmente y en este punto las tesis de Izquierda Unida no han tenido reflejo. Al igual que cuando terminó el debate del Congreso Izquierda Unida aceptó un determinado grado de corresponsabilidad, hoy por hoy no aceptamos ninguno. Simplemente lo queremos dejar claro y que conste en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Así constará, lógicamente. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell

Fontelles): No creo que haya lugar a una intervención por mi parte.

El señor **PRESIDENTE**: Si usted lo considera así, y los señores Diputados se dan por satisfechos simplemente sabiendo que el señor Ministro está dispuesto a venir cuantas veces haga falta a esta Comisión, con mucho gusto, y que los servicios de su Ministerio están a disposición de los señores Diputados, con ello la previsión inicial, en un tema tan amplio, tan concreto y tan interesante, se ha cumplido agotando un tiempo límite. Como hemos agotado un tiempo límite, para cubrir el funcionamiento estatutario de esta Cámara, como Presidente ruego a los portavoces de los distintos grupos políticos que se acerquen un momento y decidamos lo que vamos a hacer a partir de ahora, porque recordemos que a las cuatro se inicia un Pleno importante en el que todos los Diputados tenemos que estar. Reglamentariamente hasta las cuatro podemos hacer lo que queramos, lo que ahora decidamos, pero a partir de esa hora nos tenemos que incorporar al Pleno.

Gracias, señor Ministro, gracias señores Diputados. Suspendemos un momento la sesión. **(Pausa.)**

Para satisfacción de todos y sintiendo la responsabilidad de los trabajos de esta Comisión, los portavoces han manifestado por unanimidad a esta Mesa que aplazamos para otra ocasión la comparecencia del Ministro sobre los dos temas restantes relativos a telefonía móvil.

Se levanta la sesión.

Eran las tres y diez minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961