



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 575

---

## INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

**PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT**

Sesión núm. 50

**celebrada el martes, 10 de octubre de 1995**

---

### ORDEN DEL DIA:

	<u>Página</u>
Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1996. (BOCG, Serie A, número 135-1, de 30-9-95. Número de expediente 121/000120) .....	17522
Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Borrell Fontelles), para informar en relación con el Plan Director de Infraestructuras. (Número de expediente 213/000706) .....	17556

---

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

**COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1996. (Número de expediente 121/000120.)**

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES (SALGADO MENDEZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR Y MIXTO. (Números de expedientes 212/001732 y 212/001622.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días.

Iniciamos la sesión de trabajo de hoy martes, día 10, en la que seguimos con las comparecencias para recabar información posible sobre el debate del proyecto de ley de presupuestos generales del Estado para 1996.

En primer lugar, damos la bienvenida a la Secretaria General de Comunicaciones, doña Elena Salgado, que comparece a petición de dos grupos parlamentarios, concretamente del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Mixto, por lo que respecta a su calidad de Secretaria General de Comunicaciones. A su vez, también comparece en calidad de Presidenta de Hispasat, a petición del Grupo Parlamentario Popular.

Yo sugiero que procedamos primero a las preguntas del Grupo Parlamentario Popular y seguidamente del Grupo Mixto, en lo que respecta al proyecto de ley de presupuestos generales del Estado para 1996, como Secretaria General de Comunicaciones, y a continuación las preguntas correspondientes a Hispasat.

En consecuencia, para formular las preguntas a la Secretaria General de Comunicaciones en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana Mato.

La señora **MATO ADROVER**: En primer lugar, deseo agradecer a la señora Secretaria General de Comunicaciones su presencia en esta Comisión y seguidamente pasaré a hacer una serie de preguntas para que se nos aclaren determinadas cuestiones respecto a los presupuestos para 1996, en cuanto al organismo de Correos y Telégrafos y los Programas 521A y 521B.

Yo pensaba agrupar las dos intervenciones, pero si la presidencia prefiere que las hagamos por separado, no tengo ningún inconveniente.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, yo había planificado un programa de actuación, pero dejo al criterio de S. S., en nombre del Grupo Popular, que lo haga de la forma que crea oportuna.

La señora **MATO ADROVER**: Gracias, señor Presidente.

Lo decía a efectos de ahorrar tiempo, porque al final siempre nos alargamos. Pero también es cierto que hay una comparecencia pedida para el primer tema y a lo mejor es más conveniente hacerlo por separado.

En cuanto al organismo autónomo de Correos y Telégrafos, está previsto que reciba para 1996 una transferencia de 27.700 millones de pesetas, 23.000 millones para cubrir el déficit de explotación, 1.500 para pago de operaciones pendientes de Renfe, 1.700 para pago de operaciones pendientes PMM y 1.500 para el pago de operaciones pendientes Iberia. Nos gustaría que nos dijera cuál es el coste total de las cuantías de estas tres deudas de Renfe, PMM e Iberia y hasta cuándo se va a demorar el pago de las mismas y, sobre todo, cuál va a ser el coste que va a suponer esta demora.

En los ingresos, el resultado de operaciones comerciales parece ser que será de 128.000 millones de pesetas. Querría que nos dijera cuál es el cumplimiento de las previsiones para 1995 a fecha de octubre y las previsiones que tiene para finales de año.

En el capítulo de transferencia de capital, existen 12.000 millones y préstamos a corto plazo de 9.000. En cuanto a los préstamos a corto plazo de 9.000 millones, nos gustaría saber a qué préstamos se refiere y que nos hiciera un desglose de los mismos, si es posible. En resumen, podríamos decir que de subvención de dinero público figuran casi 40.000 millones de pesetas los que están previstos que reciba en 1996 el organismo autónomo de Correos y Telégrafos.

Señora Salgado, estas cifras demuestran que el plan de empresa primitivo, el que presentaron en el mes de octubre de 1992, no ha servido para nada. Se lo digo porque ese plan preveía la obtención de resultados positivos en 1995. Cierto —por eso le hablaba del plan primitivo— que ese plan, como usted bien sabe, se modificó luego al introducir la posibilidad de que se actualizara de forma periódica, que puede ser anualmente. También es cierto que los objetivos se pueden modificar periódicamente y en este caso los objetivos se han modificado y no se han cumplido. Pero el plan que se presentó en octubre preveía la obtención de resultados positivos para 1995. En cualquier caso, lo que está claro es que estamos muy lejos de conseguir la autosuficiencia con estos 40.000 millones de pesetas de dinero público que todavía necesita el organismo autónomo de Correos y Telégrafos.

En cualquier caso, y dado que a nosotros nos parece una irregularidad contar con un plan de empresa modificable periódicamente, nos gustaría saber si piensan adoptar un plan definitivo, con objetivos concretos y reales, que pueda ser controlado a través de esta Cámara y de ustedes mismos, porque, como le decía antes, tener un plan que, a la vez que se va viendo que los objetivos no se van a cumplir, se modifica, la verdad es que se impide que se realice un control sobre el plan, ya que se modifica.

Asimismo —y quisiera que dedicara algún tiempo a este asunto—, el informe del Tribunal de Cuentas publicado el 28 de julio de 1995 cifra la deuda mínima pendiente de la extinta Dirección General de Correos en 97.000 millones de pesetas, deuda que debería ser asumida

por el organismo autónomo Correos y Telégrafos. Esta deuda fue contabilizada en los resultados de 1992, pero no en años posteriores. Sería conveniente que nos hiciera una aclaración definitiva al respecto, porque creemos que es grave la denuncia que efectúa el Tribunal de Cuentas. Nos gustaría saber cuáles son las previsiones para hacer frente a esa deuda, si es que tienen alguna previsión, y también que nos detallara todos los acreedores.

Voy a pasar a analizar brevemente los dos grandes programas de este organismo, para luego hacerle unas preguntas de carácter general sobre el funcionamiento del organismo y sus repercusiones económicas.

En cuanto al Programa 521A, de ordenación y explotación de los servicios de comunicaciones postales y telegráficas, señora Secretaria General, parece claro —y usted me corregirá— que en los últimos años se ha observado una clara disminución del tráfico postal. Me refiero a los años 1994 y a los que llevamos de éste, en relación con las previsiones que había en el plan de empresa. Querriamos que nos dijera si considera que estas desviaciones son producidas por alguna causa no tenida en cuenta a la hora de elaborar ese plan, si ha modificado mucho la situación desde entonces hasta ahora, o si cree que es una tendencia que puede contrarrestarse, en cuyo caso nos gustaría que nos dijera qué estudios está haciendo el organismo autónomo Correos y Telégrafos o qué previsiones tiene para intentar mejorar esta situación y modificar la tendencia actual. También nos gustaría que nos dijera cuáles son las previsiones para 1996 al respecto.

En gastos de personal, Programa 521, se consigna una partida de 144.000 millones y simplemente le pregunto cuál cree usted que debe ser la plantilla óptima de Correos y qué se está haciendo para llegar a ella.

En arrendamientos se consigna una cifra de 1.400 millones y nos gustaría que nos hiciera un detalle de los mismos.

En el capítulo de gastos, las inversiones reales son 12.000 millones de pesetas y, con la reducción que se ha practicado respecto al año anterior, nos gustaría ver cómo y si se va a afectar alguna partida presupuestaria de las de inversiones, así como el desglose de las principales inversiones previstas.

En cuanto al anexo de inversiones reales, el proyecto de mecanización y automatización aparece en los presupuestos con un desplazamiento de su período de vigencia. En ese proyecto no se respetan los plazos que figuran en el presupuesto y se van ampliando. Querriamos saber cuáles son las causas y cuál es el final efectivo de ese proyecto de mecanización y automatización, qué es lo que se está haciendo, qué es lo que se prevé hacer y hasta cuándo va a durar ese proyecto. También nos gustaría tener información detallada y completa de las inversiones realizadas desde su inicio y las previstas hasta su financiación del proyecto de equipamiento e instalación de la red de telecomunicaciones del organismo autónomo Correos y Telégrafos, con indicación de los equipos a adquirir en cada uno de los años y su precio.

Y, por último, en este capítulo, en cuanto a la formación del personal, cuáles son los centros previstos para llevar a

cabo estas actividades en 1996 y, en consecuencia, cuál es el desglose previsible de esta cantidad.

Y paso ya al Programa 521B, de ordenación de las comunicaciones y gestión del espectro radioeléctrico, en el que figura una partida de gastos de personal de 950 millones y otra de 480 millones en gastos corrientes. Nos gustaría que nos desglosara, si es posible, la partida de 24 millones de reuniones y conferencias, trabajos realizados por otras empresas y profesionales, cuáles son esos estudios y trabajos técnicos que se van a realizar, quién los va a ejecutar, si es que está previsto, y sobre todo qué sucedió con esta misma partida en el año 1995.

En transferencias al exterior hay 341 millones consignados para satisfacer obligaciones que se derivan para España del cumplimiento del Convenio Internacional de Comunicaciones y para cuotas del acuerdo firmado con la Institución Europea de Normas de Telecomunicaciones. Querriamos que nos explicara un poco qué obligaciones conllevan, tanto presupuestarias como de otro tipo, estos dos convenios que afrontamos con 341 millones de pesetas.

Continuando con el programa 521B, de relación de las comunicaciones y gestión del espectro radioeléctrico, en cuanto a sus objetivos de planificación, gestión y control del espectro radioeléctrico, ha hablado usted del Real Decreto 169/1989, incluida la ejecución del Plan de Emisoras Municipales de FM: número de emisoras realizado en 1994, 422; presupuestado para 1995, 200, y, para 1996, otros 200. Nos gustaría que nos explicara esas previsiones para 1995 de 200 millones, las realizaciones que se han llevado a cabo hasta la fecha, las previsiones de realización hasta el final y las previsiones para 1996; lo mismo para el número 3, planificación de emisoras de FM y estaciones de televisión.

En cuanto a ordenación y control de los servicios y redes de telecomunicación, aparecen concesiones, en el punto 7, en materia de FM para las corporaciones locales: realizado en 1994, 600; previsto para 1995, 300, y para 1996, 500. Querriamos que nos detallara esas cifras, así como cuál es la previsión de cumplimiento de este presupuesto para 1995.

Por lo que respecta a concesiones en materia de televisión local por onda terrestre, está previsto para 1994, 0; en 1995, 0; y en 1996, 150. Lógicamente, esta previsión supongo que se deberá a que estamos a la espera de la entrada en vigor de la ley de televisión local. Como el proyecto que presentó el Gobierno preveía que solamente hubiera una televisión local por municipio y el debate que está teniendo lugar en el Parlamento parece que lo va a modificar en el sentido de que pueda haber dos o más televisiones locales por municipio, quería preguntarle si esta previsión de presupuesto para 1996 se va a modificar o si tienen previsto hacerlo, ya que, como usted sabe, el proyecto presentado por su Gobierno se está modificando bastante.

Para finalizar, en cuanto a preguntas de carácter general, qué número de contrataciones temporales de personal está previsto para 1996, porque usted sabe que eso siempre supone un cierto conflicto ya que se hacen bastantes con-

trataciones temporales, si tienen alguna previsión al respecto y el coste que va a suponer. En cuanto a los resultados alcanzados y los costes resultantes con la modalidad puesta en práctica para transporte de correo por carretera, nos gustaría saber si tienen previsto volver otra vez al ferrocarril, eventualmente al avión, o si vamos a seguir con el transporte por carretera.

Por último, querríamos saber si nos puede facilitar información detallada de todos los superproyectos en curso, con los montantes totales previstos y los años de finalización de los mismos.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar adecuada respuesta a las preguntas formuladas por la señora Mato, tiene la palabra doña Elena Salgado.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES** (Salgado Méndez): Muchas gracias, señora Mato, por las preguntas que me ha hecho, a las que no podré contestar en su totalidad en este momento porque sería muy prolijo hacerlo. Daré respuesta a las más importantes, e incluso a algunas más conceptuales, y las que son más de detalle, en el plazo previsto enviaré la comunicación correspondiente a esta Comisión, si es que el Presidente acepta esta modalidad. Todas aquellas que no supongan dar un gran número de cifras creo que las podré responder en este momento.

Comenzaba usted su intervención preguntándome por la deuda viva que tiene Correos y que aparece reflejada en el presupuesto, unos pagos a Renfe, unos pagos al Parque Móvil y unos pagos a Iberia. Tanto el señor Ministro como yo misma hemos dicho varias veces que ésta es una deuda de la anterior Dirección General de Correos y Telégrafos; por tanto, no es que el organismo autónomo Correos y Telégrafos la haya asumido, sino que, puesto que es una personalidad jurídica distinta (anteriormente era indiferenciada del Estado y ahora tiene un presupuesto propio), la Dirección General de Presupuestos, para el pago de esta deuda, utiliza como instrumento al organismo de Correos y Telégrafos, a través del cual hace pagar los fondos correspondientes. Es necesario insistir una vez más en que Correos y Telégrafos no tiene ninguna deuda, ha nacido como tal organismo autónomo en enero de 1992 sin ninguna deuda, como no podía ser de otra manera. No obstante ello, y para dar respuesta a su pregunta, le diré que los 1.700 millones de pesetas que se consignan para el Parque Móvil Ministerial corresponden a toda la deuda de la anterior Dirección General; por tanto, a partir de este momento, no habrá ninguna cuenta pendiente del Parque Móvil con el resto del Estado, en el que se incorporaría la anterior Dirección General de Telégrafos. Lo mismo ocurre con Iberia, ya que esos 1.500 millones de pesetas corresponden al total de pagos que habría que hacer para cancelar las deudas de la anterior Dirección General de Correos con Iberia.

En Renfe continúan existiendo unos pagos pendientes por parte de la anterior Dirección General que el organismo autónomo Correos y Telégrafos hará efectivos en la medida en que disponga del presupuesto específicamente asignado a este fin, lo que no puede hacer el organismo au-

tónomo Correos y Telégrafos —la Dirección General de Presupuestos es absolutamente consciente de ello, y entiendo que el Parlamento también— es dedicar parte de los ingresos de su actividad comercial normal a pagar unas deudas de las que en modo alguno es heredero. En cualquier caso, éste es un camino para que Renfe consiga cancelar esa deuda que tenía pendiente con la anterior Dirección General y, en la medida en que en años sucesivos se vayan consignando más cantidades presupuestarias, se continuará pagando esa deuda. Por tanto, ya no queda ninguna operación pendiente y hay que entender que esas tres deudas se insertan en lo que después comentaré cuando responda a las alusiones que usted ha hecho con respecto al informe del Tribunal de Cuentas.

En los préstamos a corto plazo, creo que hay un error de apreciación. No son 9.000 millones, son nueve millones, y son anticipos a funcionarios. Algunos de los 45.000 funcionarios con que cuenta Correos, alguna vez, antes de finalizar el mes, piden un anticipo, al que tienen derecho; es un préstamo a corto plazo que se devuelve en el transcurso del año y que se contabiliza como presupuesto y transferencias al exterior, pero que no tiene otra significación que esos anticipos a los que el personal tiene derecho. Como puede ver, su cuantía es insignificante con respecto a los 45.000 funcionarios de que está dotado el organismo.

En cuanto a la subvención del dinero público, cifrada en 40.000 millones de pesetas, de los que habría que deducir el pago de esas deudas anteriores, 23.000 millones corresponden a una subvención de explotación y 12.000 a un presupuesto de inversión. Ya hemos dicho varias veces a qué se deben estas cifras. La subvención para inversión se debe a que, durante muchos años, desde luego no desde 1982, sino desde muchísimos años antes, la inversión material en Correos ha sido clarísimamente insuficiente para el aumento del tráfico postal y para la modernización de los servicios de Correos, que hubiera debido llevarse a cabo de manera continuada. En 1992, año en que el organismo autónomo Correos y Telégrafos tiene un presupuesto diferenciado como tal organismo comercial, comienza su actuación con un extraordinario déficit en lo que se refiere a la modernización de sus instalaciones, un déficit de modernización que no puede cifrarse en diez años, sino que viene de mucho más atrás, puesto que hay instalaciones de Correos que no habían sido modificadas desde hacía 30, 40 ó 50 años. No olvidemos que estamos hablando de una de las actividades que cuentan con mayor tradición en nuestro país, ya que hay correo público desde el siglo XVII. Esos 12.000 millones de pesetas dedicados a inversiones suponen una actividad extraordinaria de inversiones, lo que significa que, durante un plazo de tres o cuatro años, va a consumir más recursos de los que hubiera consumido si se hubiera continuado con esas inversiones desde principios de siglo, pero, en cualquier caso, van a tener que contar siempre con una determinada cantidad para reposición y para conservación del capital de Correos. No olvidemos que estamos hablando de una institución que tiene 12.900 instalaciones, distribuidas por todo el país. Por tanto, siempre habrá que dedicar un presupuesto de inversión para la conservación y mejora de esos edificios de

esas instalaciones, para las mejoras tecnológicas, etcétera, pero es posible que en el futuro la inversión de correos no tenga que ser de estas cifras, sino algo inferior.

En la subvención de explotación, desde el año 1991, en el que se hizo el plan de empresa, se han producido dos hechos. En primer lugar, en los años 1991, 1992 y 1993 nuestro país atraviesa una crisis económica profunda, por lo que se reduce la actividad. Y uno de los indicadores de reducción de actividad es precisamente la reducción del correo, porque no olvidemos que sólo un 20 por ciento del tráfico postal es lo que pudiéramos llamar comunicaciones personales; el resto del tráfico postal son comunicaciones empresariales, por lo que con la reducción de la actividad se reducen las comunicaciones empresariales en un plazo de muy pocos días. Esa es una primera causa de desviación de los ingresos con respecto a lo que estaba previsto en ese plan de empresa, que se elaboró en el año 1992 y se presentó entonces, en el mes de octubre. La segunda cuestión es que en ese año 1992 nosotros entendíamos que podría recuperarse, de acuerdo con lo que estaba previsto en la Ley de Presupuestos para el año 1991, la exclusividad del tráfico postal ordinario.

Como usted seguramente sabe, entre los doce países de la Unión Europea, España es el único país en el que el correo ordinario está liberalizado en su mayor parte, circunstancia que ni tan siquiera está prevista para el futuro por la directiva postal. En los próximos meses tendremos que discutir en la Unión Europea, y probablemente durante la Presidencia española, una directiva postal que, para la actividad postal ordinaria, es decir de la carta hasta los 350 gramos, que transcurre tanto en la misma población como entre poblaciones distintas de un mismo país, mantiene la posibilidad de que el Estado o el organismo de correos correspondiente tenga esos servicios reservados en exclusiva.

¿Por qué hacen esto otros países? Porque entienden que es absolutamente imprescindible mantener unos servicios reservados de tamaño suficiente para financiar todas las actividades de correos en el conjunto del país. Si eso es así y así se entiende en países como los Países Bajos, con una densidad de 340 personas por kilómetro cuadrado, sería mucho más necesario en países como España, donde la distribución de la población es mucho más asimétrica y tenemos una densidad media ocho veces inferior.

Como eso no lo tenemos, pero tanto la ley de presupuestos del año 1991 como el libro verde, que ya se estaba elaborando en la Unión Europea en ese momento, permitían que existiera, dentro del sector reservado, el conjunto de tráfico postal ordinario, el plan de empresa de Correos y Telégrafos tuvo en cuenta la posibilidad de recuperar esa parte de tráfico postal y, por tanto, la posibilidad de recuperar parte del tráfico postal que ahora realizan otras empresas distintas de Correos y Telégrafos.

En el año 1993, el Ministerio entiende que hay ya muchas empresas privadas funcionando en nuestro país, que es posible que no resulte oportuno o por lo menos que sea mal entendido por algunos sectores de la opinión pública que se recupere esa exclusividad del tráfico postal y comienza a revisarse el plan de empresa con la perspectiva de

que ese tráfico postal no se recupere y que sigamos teniendo en nuestro país, como excepción dentro de los Países de la Unión Europea, un tráfico postal liberalizado en aquellos sitios donde es más rentable, que son precisamente las ciudades.

Les quiero recordar que Correos y Telégrafos distribuye el 70 por ciento del tráfico con el 24 por ciento de sus efectivos y tiene que dejar el 66 por ciento de sus efectivos para distribuir el 30 por ciento restante. Explicado de otra manera, en las grandes ciudades, que es donde se genera tráfico y donde su distribución resulta barata, puesto que las personas a las que va dirigido ese correo están concentradas en distancias pequeñas, funcionan también empresas privadas, mientras que en los últimos rincones de nuestro país, donde el tráfico postal supone, tal vez, 10 ó 12 cartas al día, sólo existe el organismo de Correos y Telégrafos para prestar servicio público. Y, en estas condiciones, no sólo la subvención de explotación tiene que ser este año de 23.000 millones de pesetas, aproximadamente, sino que desde aquí, y como ya hemos dicho algunas veces, señalo que esa subvención debe considerarse ya una subvención estructural.

No es posible, en ningún caso va a serlo, que nuestro organismo se autofinancie si tiene liberalizada la parte más rentable del correo. Esa creo que es la razón que nos lleva, en otros sectores que todavía no están liberalizados, a ser prudentes, porque entendemos que el servicio público debe financiarse con una perecuación de servicios, es decir, manteniendo un ámbito reservado donde haya unos servicios que sean rentables para financiar otros que no lo sean, o, si no, con recursos a los presupuestos generales del Estado. Este es el caso de Correos. Además, Correos tiene unas tarifas muy bajas, unas tarifas que son la mitad de las vigentes en la Unión Europea. No nos parece que deban incrementarse de manera sustancial, por encima del índice del coste de la vida y, por tanto, la financiación de Correos tiene que seguir procediendo, en parte, del presupuesto.

Creo que el esfuerzo realizado por Correos debe reconocerse. En tres años hemos pasado de un déficit de explotación de 60.000 millones de pesetas a uno de 23.000 millones de pesetas, pero entre 20.000 y 23.000 millones de pesetas debe considerarse que será la subvención de explotación que este presupuesto y los futuros tendrán que dar siempre a este organismo autónomo, Correos y Telégrafos, si se pretende que continúe dando servicio en las 100.000 entidades de población que tiene nuestro país.

Por otra parte, un plan de empresa, el de esta y el de cualquier otra, en la medida en que tiene un presupuesto de ingresos que, en el caso de Correos, además, corresponde a la suma de las iniciativas de 40 millones de ciudadanos y de un conjunto importantísimo de empresas que deciden o no enviar unas cartas, la cifra de ingresos siempre debe considerarse estimativa.

De todas maneras, el tráfico postal que gestiona Correos y Telégrafos se está recuperando y para este año 1995 se van a cumplir las previsiones presupuestarias que, si no me equivoco, eran de unos ingresos netos de 119.000 millones de pesetas. Se ha recuperado algo el tráfico postal; ha aumentado mucho el tráfico urgente, que gestiona Co-

reos y Telégrafos, dada la calidad de su servicio; en general, se ha recuperado la actividad y de esa recuperación de la actividad Correos y Telégrafos se ha llevado la mayor parte, y eso lo ha hecho aumentando mucho sus índices de calidad.

En este momento, Correos y Telégrafos tiene una calidad buena, creo que es evidente. Cuando las cosas funcionan bien nadie lo dice, pero, simplemente de la lectura de los periódicos en estos dos últimos años, vemos que no hay, en ningún caso, problemas con el correo, ni tan siquiera en aquellas campañas de Navidad que en algún momento fueron dramáticas, donde llegaban las felicitaciones con un mes de retraso. Todo eso se ha recuperado; Correos ha sido capaz de absorber todo el tráfico habitual; el tráfico excepcional con ocasión de las fiestas navideñas, y el tráfico excepcional que se produce cada vez que hay unas elecciones, sean autonómicas, locales o generales. Correos y Telégrafos tiene una calidad que le permite distribuir al día siguiente el 80 por ciento del tráfico, si es un tráfico urbano, y dentro de los dos días siguientes el 85 por ciento, si se trata de un tráfico entre las distintas provincias. Son niveles de calidad que ya han sido reconocidos por la Unión Europea.

Por tanto, quiero decir que Correos, mientras siga existiendo en nuestro país correo urbano liberalizado y, como sabe, ya hemos hecho declaraciones públicas de que no pretendemos en este momento recuperar esa parte del correo, aunque la directiva de la Unión Europea nos lo permitiera, vamos a seguir teniendo nuestro correo liberalizado en los ámbitos urbanos, mientras esa situación siga existiendo, y este Gobierno no tiene intención de cambiarla, Correos y Telégrafos difícilmente va a poder autofinanciarse. Porque, además de ser el único país de la Unión Europea donde el correo urbano, el más rentable, está liberalizado, es también de los pocos países de la Unión Europea que no tiene un organismo financiero dependiente de Correos y Telégrafos.

Por citar los dos países más importantes, Correos y Telégrafos en Francia y en Alemania, además de en otros, para ayudar a financiar los costes de distribución del correo, tiene una caja de ahorros importantísima adscrita a Correos, cuyos beneficios financian en parte los déficit de explotación del servicio de distribución del tráfico postal a todos los lugares del país. Como nosotros estamos en una situación completamente distinta, no hay ningún organismo financiero que dependa de Correos y tenemos un correo liberalizado, anticipo que, si queremos conservar en los próximos años los niveles de calidad que ha alcanzado nuestro correo, Correos necesitará una subvención de explotación. Hará todos los esfuerzos posibles por reducirla, como los ha hecho en los últimos años en los que la ha reducido desde 60.000 hasta 23.000 millones; yo no sé si el límite está en 20.000, en 18.000 o en 19.000 millones, pero desde aquí me atrevo a anticipar que los presupuestos futuros tendrán que asignar una subvención de explotación a Correos y Telégrafos si no se quiere que el servicio vuelva a deteriorarse como lo hizo hace unos años.

Con todo ello, Correos está elaborando un nuevo plan de empresa para el próximo trienio, teniendo en cuenta ya

la directiva de la Unión Europea en lo que esa directiva determina para otras actividades que no son el correo ordinario, es decir, actividades de envíos publicitarios o de paquetería, donde se cuenta siempre con que el déficit de explotación está situado aproximadamente en esas cifras.

Preguntaba también por la plantilla óptima. Yo creo que Correos y Telégrafos tiene una plantilla escasa; lo digo en comparación con los países de nuestro entorno. En este momento, tenemos una plantilla de 45.000 funcionarios, 19.000 laborales fijos y aproximadamente 12.000 contratos eventuales, lo cual hace una plantilla media —varía a lo largo de los meses por efecto de los eventuales— de 64.800 personas en el año 1995. Si comparamos esta cifra con los 180.000 trabajadores que tiene la «Poste» francesa o con los más de 250.000 que tiene el servicio de Correos en Alemania, aunque allí tal vez les sobre algo de personal, estas cifras son muy bajas. De hecho, la productividad en términos de correo distribuido por cada una de las personas que prestan servicio en el organismo Correos y Telégrafos es superior a la del resto de estos países europeos.

¿Qué es lo que, en nuestra opinión, habrá que decidir con respecto al personal de Correos y Telégrafos? Una mayor estabilidad. Correos y Telégrafos siempre tendrá que tener personal eventual. Por ejemplo, los desplazamientos de población en vacaciones hacen que sea muy inconveniente dotar a nuestra franja costera de una plantilla fija durante todo el año, cuando esa plantilla sólo va a tener utilidad los tres meses de vacaciones. Los simples desplazamientos de población de más de ocho millones de personas durante los tres meses de verano que se sitúan en la franja costera, además de los turistas, hacen que Correos vaya a tener siempre personal eventual. ¿Cuánto personal eventual? El organismo Correos y Telégrafos cifra la plantilla ideal de personal eventual en torno a unas 6.000 personas, lo cual hace que en los próximos años tengamos que convertir esos 6.000 trabajadores restantes de eventuales en fijos; no las personas, entiéndase bien, porque en todo caso la conversión de personal eventual en personal fijo pasa por un sistema de oposición; con ello entran personas que no formaban parte de esta plantilla eventual, algunos de estos eventuales pasan a fijos y otros desaparecen de la plantilla de Correos. Por tanto, no se trata de una cuestión de personal, pero sí de puestos de trabajo; de estos 11.900 eventuales, aproximadamente habrá que convertir, como digo, unos 6.000 en personal fijo en los próximos años. Es un proceso que ya se inició hace tres años y ha permitido estabilizar al personal.

¿Por qué es tan importante estabilizar al personal en Correos? Entre otras cosas, por las cuestiones de formación. Correos se está modernizando, se está automatizando, como después le comentaré al hablar de las inversiones, y estos nuevos procesos, la utilización de estos nuevos procedimientos, de estas nuevas instalaciones, de estas nuevas máquinas, que son los que han permitido mejoras de la calidad, exigen una formación que es muy poco útil proporcionar a personas que sólo van a estar en Correos tres meses. Para poder mejorar la calidad de Correos y para que estas personas puedan tener la formación que necesitan para desempeñar su trabajo es conveniente, ade-

más de por otras razones, que la plantilla de eventuales disminuya, por tanto, que se incremente la plantilla de personal fijo, pero teniendo siempre una capacidad de contratar personal durante períodos de tiempo cortos, personal que estimaríamos en unas 6.000 personas al año.

En cuanto al anexo de inversiones, creo que viene en los presupuestos suficientemente explicado. Desde luego, Correos está haciendo más esfuerzos en mecanización y automatización. Los esfuerzos y las inversiones que se están haciendo están yendo acompañados, por una parte, a la modificación de otros elementos de Correos, modificaciones logísticas, fundamentalmente en el transporte, y a la formación del personal. No hemos querido comprar grandes cantidades de máquinas, pues hubieran quedado sin utilizarse; eso se hizo hace muchos años, veinte, y algunas de esas máquinas se utilizaron muy poco. Nosotros queremos acompañar la automatización, por tanto la inversión, a lo que son la formación del personal y la modificación del resto de sistemas logísticos.

En este sentido, me preguntaba usted por el transporte. Se sigue utilizando el transporte ferroviario, pero cuando se utilizaba aquel servicio de transporte llamado de trenes postales, dedicados únicamente a la distribución del correo, que iban parando en todas las estaciones y que hacían un viaje nocturno, se incrementaba en un día el tiempo de distribución del correo. Pasar de ese sistema a otro más flexible nos ha permitido reducir en 24 horas en todos los casos, por supuesto en el caso interprovincial, el tiempo de entrega del correo.

No sólo estamos utilizando la carretera, la estamos utilizando en aquellos sitios donde es más conveniente, pero, para su información, le diré que todos los días hay un avión a Canarias que sólo transporta correo. Todos los días hay un avión de carga a Canarias que sólo transporta correo, no transporta pasajeros ni ningún otro objeto, sólo correo. Por tanto, utilizamos el avión cuando es más conveniente utilizarlo y, además de este avión dedicado únicamente al transporte de carga, los aviones de Iberia dedican parte de su capacidad de bodega al transporte de cartas entre ciudades, al transporte de cartas a Baleares. En el caso específico de Canarias, un avión está dedicado todos los días a este transporte en su integridad. La carretera proporciona más flexibilidad y nos permite que las cartas que han sido depositadas en los buzones por la tarde sean transportadas por carretera, lleguen a su destino antes de las seis de la mañana, puedan ser clasificadas entre las seis y las nueve de la mañana y distribuidas al día siguiente. Esta es la razón por la cual se utiliza el transporte por carretera, donde se van sustituyendo los transportistas externos por transportes propios. Por eso, el parque de vehículos de Correos se está modernizando y este año hay unas inversiones importantes dedicadas a ese parque. En algunos casos se siguen utilizando las contrataciones externas, pero Correos va incrementando la parte que realiza con sus propios medios de transporte.

Formación de personal. Correos la proporciona en sus propios centros. Tiene uno en Madrid, en la antigua Escuela de Comunicaciones, en la calle Conde de Peñalver, y otro en Sevilla. En determinados casos, pueden recibir la

formación «in situ», particularmente en los grandes centros de clasificación y tratamiento de la correspondencia. Para la formación del personal directivo se utiliza un convenio, que existe este año 1995 y que previsiblemente se prolongará durante el año 1996, con la Escuela de Organización Industrial, donde se imparten cursos específicos para la formación de los directivos de Correos, entendiendo por directivo a partir de jefe provincial o, en algunos casos, un nivel inferior. Me parece que he respondido a todas las preguntas relativas al programa 521A que podía contestar en este momento. El detalle de las inversiones creo que es mejor que se lo envíe por escrito, porque además se las podré dar diferenciadas por provincias.

Había también un comentario sobre la partida dedicada a arrendamientos. Pienso que esa partida se explica por sí misma simplemente teniendo en cuenta, como le he dicho, que Correos tiene 12.900 instalaciones repartidas por todo el país. Son pequeños arrendamientos, muchas veces apenas unas decenas de metros cuadrados, por lo que sería muy prolijo que yo ahora le diera el detalle de todos los arrendamientos. Trataré de enviárselo diferenciado por provincias para que tenga usted mayor información.

En el programa 521B, me preguntaba usted por la partida de reuniones y conferencias. Las telecomunicaciones son seguramente una de las actividades con mayor necesidad de coordinación, no sólo nacional sino internacional. Cada uno de los países organiza reuniones y España no puede ser una excepción, por lo que también de vez en cuando le corresponde organizar una reunión o una conferencia, y esta partida va dedicada al pago de su preparación y realización. En cuanto a las partidas de trabajos técnicos, la Dirección General de Telecomunicaciones, por sus propias características, no cuenta con personal suficiente para realizar determinados trabajos muy específicos, ni tampoco sería conveniente que contara con él, puesto que no tenemos laboratorios de todo. Tenemos un gran laboratorio, pero hay muchas experiencias que se llevan a cabo en otros laboratorios o por otros equipos de investigación y desarrollo más especializados que la propia Dirección General, que tiene otras funciones. Por lo que se refiere a las transferencias al exterior, nosotros tenemos una partida para el pago de las cuotas de aquellos organismos de los que formamos parte, que son la Conferencia de Radiocomunicaciones y la Unión Internacional de Telecomunicaciones, a la que España pertenece desde su creación en el siglo pasado.

En las previsiones de actividad para el año 1996 como, por ejemplo, la planificación de emisoras de FM o de radios municipales, tengo que decir que todo son estimaciones. Se ha dado la cifra de lo que se ha realizado durante este año; también le podemos dar por escrito un detalle por comunidades autónomas. Hace falta entender que, en estos casos, a la Dirección General de Telecomunicaciones lo que le corresponde es la ordenación del espectro radioeléctrico, por tanto la asignación de frecuencias, pero que, después, la asignación concreta de una emisora municipal es competencia de la comunidad autónoma correspondiente. Antes, sin embargo, la Dirección General de Telecomunicaciones ha tenido que decir que existe una frecuencia dis-

ponible y cuál es, y esto es también relevante y aplicable para el caso de la televisión local. Cuando nosotros decimos que puede haber televisión local por municipio o, si se aprueba el proyecto de ley con las enmiendas que parece que se van a incorporar, hasta dos por municipio, siempre se hace la observación de que en el supuesto de que existan frecuencias disponibles. Se hace esa observación que a veces es difícil de entender, porque hay sitios donde no hay frecuencias disponibles. Nosotros hemos sido siempre muy conscientes de que todo el mundo debía conocer que incrementar el número de emisoras en el proyecto de ley de una a dos, tres o cuatro, muchas veces sería irrelevante porque no había frecuencia disponible ni tan siquiera para una. En todo caso, hay veces que hay frecuencia disponible para dos y no hay problema en poner eso en la ley siempre y cuando quede claro que la existencia de frecuencia es una condición necesaria. Por tanto, esa previsión de 150, que no corresponde más que a asignaciones de frecuencias y no a gastos que tenga que hacer la Dirección General de Telecomunicaciones, es posible modificarla si hay un mayor número de peticiones. Esa partida no es más que un indicador de la actividad de la Dirección General de Telecomunicaciones, pero no lleva consigo mayor gasto y, si hay que modificarla porque hay más peticiones de asignación de frecuencias, tanto para radios locales como para televisiones locales, la Dirección General de Telecomunicaciones trabajará un poco más y dará respuesta a esas peticiones.

Creo que he dado respuesta a las preguntas de la Diputada o, por lo menos, he tratado de hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra la señora Mato, para puntualizar y especificar las preguntas que crea oportuno.

La señora **MATO ADROVER**: En primer lugar, quiero agradecer a la Secretaria General de Comunicaciones su explicación, porque ha contestado claramente a algunas de las preguntas que le había hecho. Sólo quiero volver a reiterar algunos aspectos en los que no ha incidido lo suficiente, por lo menos a mi entender.

Respecto a las deudas de Iberia, del Parque Móvil y de Renfe, usted me dice que el total del pago de Iberia y del Parque Móvil queda liquidado con esto, cosa que me alegra porque nosotros mantenemos que empresas públicas no deben gravar a otras empresas públicas, que además tienen una situación económica delicada. La deuda de Renfe queda pendiente y creemos que es un tema delicado. Le digo esto porque, aunque usted mantenga que el organismo autónomo Correos y Telégrafos no tiene por qué hacerse cargo de esa deuda, pues no tiene por qué haberla heredado, lo cierto es que la ha heredado —además, creo que el Tribunal de Cuentas coincide en esta interpretación— y, por tanto, de alguna manera, sea la que sea, tendrá que hacerse cargo de ella. Me gustaría saber cuáles son las previsiones para que al final esa deuda se liquide porque, bien sea por aportaciones del Estado, por subvenciones, anualmente, mensualmente o en un trienio, habrá que ir haciendo frente a esa deuda. En cualquier caso, ahora mismo,

esa deuda corresponde al organismo autónomo Correos y Telégrafos, puesto que lo demás ha desaparecido, y la deuda no quedaría nunca en el aire, salvo que el Estado se haga cargo de ella a través de otra entidad, cosa que no ha sucedido en estos momentos.

En cuanto a la liberalización, usted sabe que nosotros somos partidarios de que haya liberalización en materia de comunicaciones y de telecomunicaciones, lo que no quita para que creamos que también se puedan realizar servicios competitivos —y no digo que Correos no esté haciendo un esfuerzo para ello— y que se trate de reducir el coste de explotación del Estado. Cuando ustedes presentaron el plan de empresa primitivo, preveían que iba a haber autosuficiencia y ahora han variado de opinión, pero lo han hecho en muchos miles de millones de pesetas. Querría saber cuáles son las causas de esa desviación en esa previsión, que ahora resulta absolutamente imposible. Además, como ocurre en otras compañías también públicas, normalmente los déficit que hay para cubrir una serie de servicios que no cubren otras empresas se financian a través de los beneficios que se obtienen en los servicios que son rentables. Me gustaría saber si se va a hacer un esfuerzo para competir en los servicios que son rentables para así poder financiar, de alguna manera, los servicios que no lo son.

Hay un tema que quería haberle comentado y que no lo he hecho, pero que usted sí ha mencionado, que es el tráfico excepcional que se produce con motivo de las elecciones. Supongo que también produce un coste adicional porque, lógicamente, sobre todo si son elecciones generales, supondrá una mayor densidad de personal eventual y otra serie de servicios. Querría saber si en las cuentas de Correos para 1996 se ha tenido en cuenta la previsión de que va a haber elecciones generales —en principio, va a haberlas— y cuál es la partida de incremento de gasto que producen las elecciones, tanto las catalanas como las próximas generales, al organismo autónomo Correos y Telégrafos.

Se me olvidó antes preguntarle (solamente si usted me puede dar alguna explicación al respecto, y si le corresponde, porque tampoco estoy muy segura de ello) por los programas de explotación de Radiodifusión, S. A. Creo que es la primera vez que ha salido diferenciado en los presupuestos y me gustaría que nos diera alguna explicación al respecto. Realmente, el presupuesto tampoco es muy espectacular, como usted sabe, pero me gustaría que hiciera algún comentario, porque creo que es la primera vez que lo he visto diferenciado; se llama «Programas y explotación de Radiodifusión, S. A.». Tampoco sé si le corresponde a usted, pero venía en la Sección 07 y por eso le preguntaba. En cualquier caso, si no, lo plantearé en la Sección correspondiente.

En cuanto al tema de la plantilla, si no le he entendido mal solamente discrepo con usted en un asunto; no creo que la plantilla se tenga que comparar con otros países de Europa, sino con las necesidades que hay en España. Entonces, creo que la correlación no es: plantilla en España-plantilla en el resto de Europa; sino plantilla en España-necesidades que hay en España.

El resto, hasta las 6.000 personas eventuales que van a pasarse a fijos, ahí no sé si le entendido bien, pero he creído que decía que los 6.000 van a pasar a fijos y que, además, va a haber que seguir contratando a otros 6.000 más eventuales. Quería que me aclarara solamente esa cifra.

En cuanto al tema de Canarias —y esto parece un chiste—, ya que sabemos que a Canarias no se puede ir por carretera, porque lógicamente para ir a las islas habrá que utilizar un medio de locomoción distinto de la carretera, porque los coches todavía no nadan. Lógicamente, ya sabemos que para ir a las islas tiene que utilizarse un medio de locomoción distinto de la carretera.

Respecto a los arrendamientos, le agradeceré que nos facilite la información del coste de los arrendamientos que hay por provincia; y también me gustaría, si es posible, que nos facilitara —lógicamente, por escrito— el costo del organismo autónomo de Correos y Telégrafos por provincias. Nos gustaría saber, si es posible, el coste de cada uno de los centros.

Por último, en cuanto a las frecuencias que ustedes conceden, solamente, y a efectos de tranquilizarme, me gustaría que me dijera por qué se ha fijado la cifra de 150 frecuencias de televisión para el año 1996, cuando, como usted sabe, en estos momentos hay funcionando más de 150 televisiones locales en España. Me gustaría saber por qué se ha fijado esa cifra. Usted ya nos ha aclarado que se puede ampliar y no tengo ningún problema al respecto; se puede ampliar siempre que haya espectro; pero, repito, nos gustaría saber en qué criterios se ha basado para fijar la cifra concreta de 150.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar satisfacción a las preguntas, tiene la palabra la señora Salgado.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE COMUNICACIONES** (Salgado Méndez): El coste de Correos y Telégrafos por provincia no se lo puedo dar, le puedo dar la plantilla de personal, pero hay toda una serie de elementos que configuran el coste que están adscritos a los servicios centrales aunque presten servicio en provincias. Imagen, por ejemplo, los simples medios de transporte de que le he hablado o la red, por ejemplo, que está toda ella adscrita a Madrid. Por tanto, creo que lo que sí le puedo dar es la distribución del personal por provincias; y, teniendo en cuenta que el personal es un elemento que constituye el 70 por ciento del coste de la actividad de Correos, le resultará indicativo.

Seguramente no me he expresado bien. En este momento Correos tiene en torno a 12.000 eventuales, de los que transformará en fijos 6.000. No es que contrate otros 6.000, sino que tendrá que seguir contratando de los 12.000 al menos a 6.000.

Correos y Telégrafos, cuando hace su presupuesto, no hace previsiones sobre si hay elecciones o no, por una razón muy sencilla: porque cuando se convocan las elecciones se aprueba también una partida presupuestaria específica para el pago de esas elecciones. Por tanto, Correos para nada tiene que tener contemplado eso. Cuando se decida, por quien tiene que decidirlo, que haya elecciones,

inmediatamente después habrá una disposición del Ministerio de Hacienda que diga cuáles son los gastos electorales, y de esos gastos electorales hay una partida que va para Correos, para la distribución de toda la correspondencia electoral. Por tanto, Correos es absolutamente neutro, Correos hace todo aquello que tiene que hacer, si es una actividad habitual, con el dinero que tiene consignado en el presupuesto, si es una actividad que corresponde a decisiones que no están dentro de su ámbito de actuación, se le proporciona el dinero suficiente para hacerlo y ya está.

En todo caso, además, lo que sí quiero decir es que la correspondencia electoral no se reparte por personal eventual. Por una parte, nosotros entendemos que es una correspondencia suficientemente sensible y, por otra, los trabajadores fijos de Correos, los funcionarios, están muy orgullosos de prestar ese servicio, que es una componente adicional de trabajo concentrada en muy pocos días y se reparte siempre —la correspondencia electoral, tanto la propaganda como la que viene del Instituto Nacional de Estadística—, repito, por los trabajadores de Correos que desempeñan el resto de las tareas.

Hay una consideración sobre si podría financiarse Correos con el resto de las actividades competitivas o no. Desde luego, Correos tiene unas tarifas muy bajas, lo he dicho. Nosotros tenemos una tarifa de 20 pesetas en el interior de las ciudades, otros países tienen una tarifa única de 50 pesetas. Correos está haciendo esfuerzos extraordinarios y de hecho ha recuperado la distribución del correo de grandes instituciones bancarias, y lo ha hecho sobre la base a ofrecer una calidad mejor que la de la competencia, no por ofrecer mejor precio porque Correos tiene su precio fijado por una Orden Ministerial.

Esa tendencia, de todas maneras, tiene un fin. Cuando Correos recupere el tráfico de las grandes instituciones seguramente lo que no va a poder hacer es ser competitivo en precios con otras pequeñas empresas que prestan el servicio de Correos en el ámbito de las ciudades y que prestan ese servicio de correos con personal que no está al corriente de sus obligaciones de Seguridad Social ni muchas veces de sus obligaciones fiscales. Por tanto, Correos en el interior de las ciudades —y lo hemos dicho muchas veces— sufre una competencia desleal. Por eso nosotros entendemos que es absolutamente imprescindible que las empresas que prestan el servicio de distribución de correo en el interior de las ciudades sean empresas que estén en un registro, de manera que se pueda controlar que la competencia que hacen a Correos es una competencia leal, fiscalmente hablando, que pagan sus cuotas de Seguridad Social a los trabajadores y que pagan sus impuestos a Economía y Hacienda.

Por tanto, ésa es una razón que a nosotros nos lleva a decir que todas las empresas que quieran pueden seguir prestando el servicio, pero que convendría que se registrarán. Esa razón y otra más adicional: cuando una de estas empresas presta un mal servicio muchas veces el consumidor protesta a Correos, porque éste no es consciente de que quien le ha metido una carta del banco en su buzón no es el cartero, sino que es alguien que no tiene nada que ver con el cartero. Y cuando esa carta tarda, Correos recibe mu-

chas protestas que no son de Correos. El servicio de Correos funciona bien y, por tanto, para garantizar que esas empresas ofrezcan un servicio de calidad o, al menos, que se hagan responsables de sus propios errores, nosotros deseamos que estén inscritas en un registro.

Con todo, contestando a su pregunta, Correos va a seguir haciendo un gran esfuerzo, está prestando servicios que son rentables, con niveles de calidad muy altos. Yo le comentaba el tráfico de los servicios urgentes; el tráfico de un servicio que tiene Correos que se llama «Postal Express» se ha duplicado en este último año y lleva una tendencia ascendente, es diez veces más barato que el precio similar que prestan las empresas internacionales de las que todo el mundo conoce el nombre y presta un servicio de calidad semejante o mejor.

En esta línea va a ir Correos, en la línea de prestar también servicios avanzados, en la línea de prestar lo que se llama el «correo híbrido», que es integrar lo que es la confección de las comunicaciones con la propia distribución. Es decir, por ejemplo, tratar informáticamente una cinta bancaria de manera que pueda ser Correos quien emita las cartas correspondientes y, por tanto, integre lo que es el servicio de confección con lo que es el servicio de distribución, permitiendo así mayor rentabilidad a ese producto. De todas maneras, ya le digo que creo que eso tiene un límite y yo no apostaría aquí por decir que el objetivo del Ministerio es que Correos se autofinancie, sino que el objetivo del Ministerio es que Correos sea eficiente, que no es exactamente lo mismo, y que preste un servicio de calidad a todos los ciudadanos. Si para ello necesita subvención pública, de los Presupuestos, qué le vamos a hacer, pero creo que es más importante lo otro.

En cuanto a las frecuencias para la Televisión, nosotros entendemos que en este año 1996 no se va a producir la aprobación en términos de la ley de todas las televisiones locales que tenemos en este momento, porque hay una serie de pasos que hay que dar, que van a hacer que eso sea graduado en el tiempo.

En primer lugar, hace falta que la comunidad autónoma correspondiente solicite una frecuencia para esa televisión local; hace falta hacer el análisis técnico correspondiente; y hace falta que esa comunidad autónoma haga la concesión correspondiente en el caso del concurso.

Ese proceso va a ser continuo en el tiempo. Nosotros hemos hecho una estimación en la que podemos quedarnos por debajo, pero también podríamos quedarnos por encima. Es una estimación que, de acuerdo con los criterios de la Dirección General de Telecomunicaciones, y vista la experiencia de las FM locales, donde también el primer año sólo se concedieron en torno a 150, nosotros hemos puesto una cifra similar.

El señor **PRESIDENTE**: Queda claro que las preguntas que no han tenido respuesta concreta por ser muy específicas, esperamos que nos las mande por escrito a esta Comisión.

A continuación, y dentro de la primera parte de la comparecencia de hoy, si existe algún representante del Grupo

Mixto que quiera intervenir, puesto que habían solicitado la comparecencia, puede hacerlo. (Pausa.)

No existe ninguno.

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE HISPASAT (SALGADO MENDEZ). A SOLICITUD DEL GP. (Número de expediente 212/001729.)**

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, pasamos a la segunda parte de la comparecencia, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, para proceder a preguntar a la señora Salgado en su calidad de Presidenta de Hispasat.

A tal efecto, tiene la palabra la señora Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Señora Presidenta de Hispasat, hemos solicitado su comparecencia porque, como usted sabe, es nuestra misión controlar los Presupuestos que se presentan por el Gobierno y máxime en algunas cuestiones como puede ser el Hispasat.

El Hispasat, como ya se ha denunciado muchas veces por nuestro Grupo Parlamentario en esta Cámara, ha sido una aventura que puede calificarse desde el principio como un auténtico desastre y un ejercicio de despilfarro. Se lo digo porque usted sabe que desde el primer lanzamiento no ha provocado más que problemas. Incluso ahora sabemos que la propia ley que se hizo a medida del satélite Hispasat ya está modificándose en el Parlamento para conseguir que pueda tener cierta rentabilidad.

Nos gustaría, antes de entrar en el detalle del Presupuesto, que nos explicara las modificaciones legislativas que se van a producir en torno al satélite, cómo van a afectar y cómo se van a reflejar en las cuentas y en el futuro de los proyectos de Hispasat.

Por otro lado, nos gustaría saber qué planes tiene Hispasat para el futuro. Sabe usted que la duración de los satélites es limitada y también sabe usted cómo está la cobertura en estos momentos y el funcionamiento del mismo. Nos gustaría saber, porque eso sí que tiene un claro reflejo presupuestario, cuáles son las previsiones de futuro para Hispasat, tanto sobre la base del funcionamiento de todo el espectro de satélites europeo y mundial como de las nuevas posibilidades que se pueden dar en España a partir del año 1996, si se aprueba el proyecto de ley de telecomunicaciones por cable que, como usted sabe, ya se ha desbloqueado por parte de los Grupos Parlamentarios y parece que pudiera aprobarse en esta legislatura. Nos gustaría saber qué planes hay para el Hispasat en ese sentido.

En cuanto a las cuentas y a los datos que tenemos del Hispasat, parece que también se están buscando nuevos clientes extranjeros. Nos gustaría saber si hay algún contacto con nuevos clientes extranjeros para la utilización de los recursos disponibles de Hispasat, y si hay contrato, los contratos que haya. Con que simplemente nos diga los contactos que hay sería suficiente.

Respecto a los presupuestos de ventas netas, prevén 11.000 millones. Al igual que le pregunté antes con el organismo de Correos, nos gustaría saber las ventas de His-

pasat para el año 1995, si los resultados económicos de 1995 se mantienen en las previsiones, se han incrementado o han disminuido.

En cuanto a los arrendamientos, para los que hay 129 millones, también nos gustaría una especificación al respecto.

En relación a las pérdidas querríamos saber si va a haber alguna desviación en cuanto a las previstas para el año 1995, que eran de 4.000 millones, porque si ha habido alguna desviación nos hace pensar que pudiera también haberla respecto a 1996, que disminuye a 2.500 millones. Nos gustaría saber por qué prevén esta disminución de pérdidas de un año para otro y si se han cumplido las previsiones de 1995 o incluso se han mejorado los resultados, cosa que podría parecer, ya que se disminuyen las pérdidas en 1.500 millones para el año 1996.

En relación con el presupuesto de capital, gastos de emisión de deuda 339 millones, nos gustaría especificación indicando acreedores y causas que han motivado esos gastos.

Instalaciones técnicas e Investigación y Desarrollo, 106 millones y 91 millones. Nos gustaría que todo eso nos lo pudiera enviar desglosado, así como especificación de acreedores de otras deudas, que son 8.700 millones de pesetas.

Tengo otra pregunta relativa a la cancelación o traspaso de deudas de 9.000 millones de pesetas, y nos gustaría saber qué deuda es la que se cancela o se traspasa, cuál será su amortización y cómo han salido estos 9.300 millones de pesetas, si está prevista cancelación o traspaso de deuda en los Presupuestos para 1996.

En cuanto a los acreedores a corto y a largo plazo, la verdad es que hay una disminución de 10.000 millones de acreedores a largo plazo, que nos gustaría nos diera una explicación al respecto. Serían los 9.000 millones de cancelación de deuda, pero nos gustaría saber de dónde sale ese dinero para la cancelación y cuáles, fundamentalmente, son las deudas que se cancelan.

Los acreedores a corto plazo han disminuido. Se mantienen a corto plazo de 1995 a 1996, pero nos gustaría un desglose —eso sí nos lo tendrá que facilitar por escrito— con todos los acreedores que hay a largo y corto plazo, los plazos de pago y los intereses de esa deuda.

El señor **PRESIDENTE**: Para dar respuesta a sus preguntas, tiene la palabra la Presidenta de Hispasat.

La señora **PRESIDENTA DE HISPASAT** (Salgado Méndez): No voy a consumir mucho tiempo, porque ya lo hemos hecho otras veces. Ustedes siempre hablan de desastre y de despilfarro en Hispasat, pero yo creo que es porque necesitan continuar diciendo estas cosas.

Hispasat no es en absoluto un desastre ni ha sido un despilfarro. Era un elemento de comunicaciones que nos resultaba necesario y que se está utilizando en unos porcentajes mayores que cualquier otro satélite europeo, si exceptuamos el satélite Astra.

Para darle un poco una idea de hasta qué punto eso que le digo de la utilización es así, le diré que en este momento Hispasat tiene lo que denominábamos cuatro misiones.

La misión de defensa se está utilizando a plena capacidad, continúa dando servicio a nuestras tropas en Bosnia, además de otros usos para operaciones de defensa. La difusión directa tiene cinco transpondedores y están todos utilizados, y el servicio fijo, que tiene 18, se utilizan todos ellos, si bien tres de ellos con usos ocasionales de televisión y el resto, los otros 15, están utilizados al 100 por ciento.

Creo que el desastre se puede cifrar en este momento en una capacidad utilizada al 85 por ciento. Yo no sé si hay alguna empresa que con una utilización del 85 por ciento de su capacidad pudiera calificarse de desastre o despilfarro. Desde luego no es el caso del Hispasat.

En este momento más de la mitad de la población de nuestro país ve la televisión privada gracias a Hispasat, cualquiera de las televisiones privadas, y en Canarias ven también la televisión pública gracias a Hispasat, que ha sustituido a un satélite Intelsat, a un satélite internacional para estos usos.

Yo creo que hemos ganado en autonomía y hemos hecho posible que los habitantes de nuestro país reciban con una mayor calidad y una mayor rapidez de los nuevos canales de televisión.

Una vez dicho eso, usted me preguntaba por los clientes extranjeros. Hispasat, como ya le digo, tiene casi tres transpondedores de servicio fijo, de los de menor capacidad, que son utilizados en usos ocasionales por algunos clientes extranjeros. Con ocasión del Tour de Francia, France Telecom decidió contratar los servicios de Hispasat para distribuir esa señal en Francia. Como esas utilizaciones por clientes extranjeros, le podría comentar el torneo de tenis de Wimbledon, manifestaciones deportivas, festivales, etcétera. También en el caso de los Juegos Olímpicos de Invierno que se celebraron en Noruega se utilizó el satélite Hispasat. Tiene muchos usos ocasionales de este tipo con clientes extranjeros. Tiene un cliente que está transmitiendo televisión digital que utiliza medio transpondedor de manera habitual; pero el resto, ya le digo, son usos de 100 ó 150 horas de satélite de manera discontinua. Me resultaría muy difícil detallarle todos los casos, pero ya le he dado algunos ejemplos.

En cuanto a las perspectivas futuras de Hispasat, es urgente que el proyecto de ley de telecomunicaciones por satélite, en este momento en tramitación, pueda ser aprobado, pero no por Hispasat, sino para dar cumplimiento a una directiva de la Unión Europea que tenemos obligación de transponer en el transcurso de este año. Esa es la urgencia fundamental de ese proyecto de ley. Por tanto, en modo alguno está hecho para solucionar la vida de Hispasat —que, por otra parte, no lo necesita—, sino para dar cumplimiento a la transposición de una directiva.

No obstante, en ese proyecto de ley se liberaliza el uso del satélite Hispasat y de cualquier otro. Por tanto, tan bueno es para Hispasat como para Eutelsat, para Intelsat, para Astra, para Telecom o para cualquier otro que pudiera cubrir nuestro territorio.

Desde luego, Hispasat va a obtener ventajas de este proyecto de ley por una razón muy evidente: porque, como no podía ser menos, de todos los satélites europeos y de los

que están en órbita, Hispasat es el que ofrece mejor cobertura sobre territorio español. Esta hecho para eso. Por tanto, son muchas menos las antenas necesarias para captar la señal de Hispasat que las que hacen falta para captar la señal que viene de otros satélites. En consecuencia, razonablemente se utilizará más Hispasat que cualquier otro, puesto que sus precios son extraordinariamente competitivos.

¿Qué posibilidades nuevas abre la ley de telecomunicaciones por satélite para Hispasat? Unas posibilidades que hay que combinar, además, con el proyecto de ley de telecomunicaciones por cable. Pero, insisto, para Hispasat y para cualquier otro satélite. La alimentación de las redes de cable se hará en muchos casos con satélite; existirá en cabecera todo un conjunto de antenas parabólicas dirigidas no sólo al satélite Hispasat, sino al resto, para ofrecer 30, 40, 50 ó 60 canales distintos de televisión.

Si conjugamos esta posibilidad con las tecnologías digitales, que van a permitir que por cada transpondedor de Hispasat por donde ahora transcurre una señal de televisión puedan difundirse cinco o seis señales con calidad similar o superior, la conjunción de estas cuestiones —la liberalización de las telecomunicaciones por satélite, la aprobación del proyecto de ley de telecomunicaciones por cable y las tecnologías digitales— hará que Hispasat conozca a partir del próximo año el mismo florecimiento que van a conocer los satélites de otros sitios, porque ya hemos dicho muchas veces que estamos frente a una nueva edad de oro de los satélites. Frente a aquellos que decían que el satélite iba a ser sustituido por cable, ahora están floreciendo los satélites en base a las tecnologías digitales, que hacen que el coste del satélite no se incremente. Los 60.000 millones que han costado los dos satélites Hispasat, incluyendo todos los capítulos de la inversión, no sólo la material de los satélites, sino los costes de lanzamiento y de los seguros, van a seguir siendo 60.000 millones, se difundan a través de Hispasat cinco canales de televisión o 50. Eso que pasa con Hispasat va a pasar con todo el resto de los satélites. Por eso decimos que no sólo para el caso de Hispasat, sino que la tecnología digital representa nuevas oportunidades para los satélites que están en este momento en órbita.

Eso es lo que hace, por otra parte —simplemente como información adicional—, que el satélite Hispasat haya recibido incluso ofertas de compra como tal satélite por parte de otras empresas. En estos momentos, seguramente a partir de los fallos de lanzamiento que hubo el año pasado —como usted sabe, simplemente con el sistema Arian hubo cuatro fallos de lanzamiento, cuatro satélites que no pudieron ser utilizados, ni tan siquiera un día—, el valor de un satélite en órbita se incrementa considerablemente y, desde luego, aumenta mucho el valor de un satélite como Hispasat que está funcionando a la perfección.

En cuanto a los arrendamientos —la utilización de las oficinas y demás instalaciones de Hispasat—, me preguntaba usted si las pérdidas se van a desviar de lo que está previsto para 1995. Sí: van a ser menores de lo presupuestado. Hispasat ha mejorado sus ingresos respecto a lo pre-

visto y ha contenido mucho sus gastos, con lo cual las actividades ordinarias, después de intereses e impuestos, van a disminuir las pérdidas en cien millones con respecto a lo previsto. Pero quiero señalar que eso es después de intereses e impuestos, porque como resultado neto de la explotación Hispasat va a tener beneficios en este año 1995 y 1996.

Por tanto, es previsible que en 1996 ocurra algo similar, que el resultado neto de explotación sea mejor que estos 1.875 millones de ganancias que están previstos y que el déficit, una vez incorporados los intereses y los impuestos, sea menor de lo presupuestado de 2.591 millones de pesetas.

Lo que se puede garantizar es que Hispasat al final de su vida útil habrá no sólo retribuido convenientemente el capital, sino que tendrá unas reservas suficientes para que pueda ser construido y lanzado otro satélite por parte de la misma empresa sin aportaciones de capital adicionales. Creo que el futuro de Hispasat es bueno, como ponen de manifiesto estas cifras.

En cuanto al resto de las cuestiones, creo que algunas las ha contestado usted misma. Efectivamente, esa cancelación o traspaso de deuda a largo de 9.000 millones es la parte que pasa a ser deuda a corto, porque hay que pagarla en este año 1996. Eso hace que los acreedores a largo plazo disminuyan en los 9.000 millones de pesetas, que pasan a ser de largo a corto plazo.

En cuanto a la especificación de los acreedores y de otras deudas, ya hemos dicho que Hispasat tenía 20.000 millones de pesetas de capital y que los gastos totales asociados a la construcción y lanzamiento de los satélites fueron en torno a los 60.000 millones. Por tanto, hubo de endeudarse en la cifra restante. Ese endeudamiento se hizo en general con grandes instituciones, la principal de ellas el Banco Europeo de Inversiones, que concedió a Hispasat un crédito a largo plazo. Además, Hispasat tiene como acreedores al ICO y a instituciones bancarias españolas. Le podré dar la relación de los acreedores porque es bastante sencilla, pero ya le digo que el BEI y el ICO son los acreedores más importantes.

Hispasat, por supuesto, está haciendo frente a la devolución del capital y al pago de los intereses correspondientes y está, como no podía ser menos, al día en todas sus operaciones.

Las perspectivas de Hispasat son muy buenas, todavía mejores si se aprueban, como parece posible, el proyecto de ley de telecomunicaciones por satélite y el proyecto de ley de telecomunicaciones por cable. Pero no quisiera que se engañara: son mejores para Hispasat y para cualquier otro satélite de los que cubren nuestro territorio.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para completar las preguntas, tiene la palabra la señora Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Quería hacer dos matizaciones, agradeciendo a la señora Presidenta el envío de la relación de acreedores, que nos gustaría tener —por eso precisamente preguntábamos por el endeudamiento— y los otros datos que nos va a hacer llegar.

En cuanto al tema del desastre, que a usted le gusta tanto que lo digamos, y vamos a seguir manteniéndolo, quería una aclaración. El señor Borrell, en 1993, manifestaba que esperaba un beneficio acumulado de 39.000 millones de pesetas. Me gustaría saber si usted sigue manteniendo esa cifra de beneficio acumulado de HISPASAT 39.000 millones de pesetas, porque hoy por hoy, con un presupuesto para 1996 que todavía prevé 2.000 millones de pérdidas, no parece que se vaya a llegar a ese beneficio ni aunque habláramos de resultado neto de explotación. En cualquier caso, me gustaría saber qué piensa usted de esa cifra, porque si no se cumplen esas previsiones, la verdad es que tampoco ha sido un negocio tan redondo como planteaba el señor Borrell.

Dice usted que ya está ocupado el 85 por ciento de la capacidad. Yo quería preguntar, sin más, si cree usted que la capacidad que queda del Hispasat será suficiente para las nuevas ocupaciones que va a tener si se aprueba la ley de telecomunicaciones por cable o si será precisa alguna ampliación del mismo y si está prevista alguna actuación al respecto. Eso último sí nos gustaría que nos lo dijera porque, lógicamente, tendría una gran repercusión a nivel presupuestario. Repito, nos gustaría que nos dijera si está previsto algo o hay algún estudio al respecto.

En cuanto al tema de ley, y volvemos a lo de siempre, nosotros —se lo he dicho respecto a Correos y se lo repito ahora— somos partidarios de la liberación real, en este caso en materia de telecomunicaciones. La lástima es que también en esto vayamos con retraso y que el proyecto se tenga que modificar ahora. Se lo digo porque, a lo mejor, sería conveniente, ya que ustedes todavía están gobernando, que las leyes que se saquen en materia de telecomunicaciones, que usted sabe que es un mundo que avanza muy deprisa, tuvieran una mayor coordinación, como pasa —y a usted le gusta mucho comparar— en otros países de Europa. A lo mejor, era conveniente volver a un proyecto inicial que ustedes tenían hace muchos años, que entonces se llamaba de nuevas modalidades de televisión; es decir que se hiciera un proyecto de telecomunicaciones, de nuevas modalidades de telecomunicación, que englobara ya lo que es el satélite, lo que es el microondas, lo que es el cable, porque estamos haciendo unos departamentos estancos en cada una de las leyes y, a lo mejor, dentro de uno o dos años tenemos que modificar esto para que haya una coordinación entre todas ellas. Sería conveniente que pensarán en eso. Se lo digo simplemente para ver qué opinión tiene al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Salgado.

La señora **PRESIDENTA DE HISPASAT** (Salgado Méndez): Creo que, efectivamente, la cifra de beneficios acumulados puede llegar a los 39.000 millones, tal como estimaba el señor Borrell, puesto que no hay nada en los datos que impida pensar que se puede llegar a esa cifra. Nosotros hemos dicho siempre que en la medida en que las inversiones de Hispasat están concentradas en el instante 0 —hasta el instante -1, porque es antes de su explotación

comercial— y la amortizaciones y, sobre todo, el pago de los intereses pesan mucho en la cuenta de resultados, Hispasat comenzaría teniendo pérdidas para equilibrar su cuenta de explotación, cosa que ya ha sucedido en el segundo año, y que equilibraría sus resultados ordinarios a partir del quinto año, como también va a suceder. Por tanto, con esto se contaba desde el principio y aun con estas cifras, como todo está transcurriendo de acuerdo con lo previsto, el resultado final, al término de la vida útil, estará también de acuerdo con lo previsto.

Yo he dicho que el Hispasat tiene utilizada el 85 por ciento de su capacidad y me pregunta usted si tendrá capacidad suficiente para las nuevas aplicaciones. Desde luego, tendrá capacidad suficiente, porque pasaremos a tecnologías digitales. En cualquier caso, si no lo fuera, ocurrirá como ha ocurrido hasta ahora: que habrá utilización de otros satélites y, a medida que vayan incrementándose las nuevas tecnologías, por efecto de la incorporación de la tecnología digital, se irá trasladando capacidad de otros satélites a Hispasat, lo mismo que se trasladó de Intelsat o Utelsat a Hispasat en el pasado.

A este respecto quiero decirle que el satélite es transparente; es decir, que el satélite sirve de la misma manera para una emisión digital que para una emisión analógica; el satélite simplemente reproduce la emisión tal como le ha llegado, no hay que hacer en el mismo ninguna transformación, lo que, por otra parte, sería complicado dado que está en órbita.

Por tanto, en el momento en que estén disponibles emisiones en técnica digital, Hispasat será capaz de emitir en técnica digital y, en ese caso, la única diferencia será que únicamente utilizará un quinto de su capacidad para cada una de esas emisiones. En consecuencia, con las tecnologías digitales la capacidad de Hispasat dedicada a televisión —no olvidemos que parte de la capacidad de Hispasat no se dedica a televisión y, por tanto, ésa no va a ser multiplicada por ningún factor— se verá multiplicada por cinco. Nosotros entendemos que es suficiente; si no lo fuera, comenzaríamos a pensar en el lanzamiento de otro satélite, pero, desde luego, no tomaríamos la decisión de lanzamiento hasta que no hubiera una demanda que lo hiciera aconsejable. Por el momento, creemos que con la capacidad actual es suficiente y que lo único que hay que hacer es prever la sustitución del satélite cuando termine su vida útil, para lo cual todavía faltan nueve o diez años.

En cuanto a la configuración de una ley que incluyera la televisión por satélite, la televisión por ondas, el MMDS, y todo eso, diré que este proyecto de ley que está en este momento en tramitación parlamentaria no es de televisión por satélite. Como hemos dicho en alguna ocasión, cada vez va a ser más difícil distinguir entre lo que es televisión y lo que es el resto de los servicios de telecomunicaciones, y más cuando se incorporen las tecnologías digitales. Por tanto, al final, al ley-marco será una ley de telecomunicaciones, no será un ley de televisión. Habrá que modificar la LOT, en la medida en que es una ley-marco, para incorporar todo esto y tendremos como cuerpo doctrinal las telecomunicaciones por cable, las telecomunicaciones por satélite y las telecomunicaciones de voz, que seguramente

son las que más propiamente están directamente incorporadas a la LOT.

Yo no sería partidaria de hacer una ley de telecomunicaciones para todo, porque las tecnologías van a modificarse con ritmos distintos y, por tanto, sería necesario modificar el todo cuando, a lo mejor, sólo hay que modificar una parte. Si en un plazo de pocos años tenemos un conjunto de leyes, la LOT, la ley de telecomunicaciones por satélite y la ley de telecomunicaciones por cable, sería suficiente, exceptuando ahí los medios de comunicación social, que se rigen por una normativa específica y que, en mi opinión, no debieran mezclarse con estas leyes de telecomunicaciones, puesto que atienden a artículos constitucionalmente diferentes.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por terminada la primera comparecencia, agradeciendo la presencia de la señora Salgado en esta Comisión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE TELEFONICA (VELAZQUEZ-GAZTELU RUIZ), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número expediente 212/001656.)**

El señor **PRESIDENTE**: La segunda comparecencia es la del Presidente de Telefónica, don Cándido Velázquez-Gaztelu, cuya presencia en esta Comisión ha sido solicitada por el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Dando la bienvenida al Presidente de Telefónica, cedo el uso de la palabra al portavoz del Grupo solicitante de la comparecencia, el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Aunque parezca una obviedad manifestarlo, quiero decir aquí que la comparecencia del señor Velázquez-Gaztelu se ha pedido en función de que el Estado es el principal accionista de la Compañía Telefónica y, al ser una sociedad de tal importancia, mi Grupo considera interesante conocer algunos aspectos del futuro presupuesto de Telefónica, así como de la cuenta de resultados de este ejercicio y que nos contestara algunas preguntas al respecto.

En primer lugar, quisiéramos conocer precisamente ese dato: cuál es la cuenta de resultados prevista por Telefónica para el año 1996. Quisiéramos conocer también cuáles son los efectos que el Presidente de Telefónica considera que va tener en esa cuenta de resultados la ampliación de capital que se ha producido en este año, hace apenas unos días; igualmente, las previsiones que hay sobre los gastos de personal y, concretamente, sobre mantenimiento del empleo en Telefónica y si este capítulo se va a reducir, se va a mantener o en qué medida se va a hacer lo uno o lo otro.

Por otro lado, desearíamos que nos aclarase el señor Velázquez-Gaztelu cómo afectaría a la cuenta de resultados de Telefónica que la ley del cable se dilucidara en los tér-

minos en que está planteada hasta el momento, así como qué beneficios pretendían obtener del contrato que Telefónica había realizado con Canal Plus.

Estas preguntas son las que quería formular al señor Velázquez-Gaztelu.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Presidente de Telefónica, don Cándido Velázquez-Gaztelu.

El señor **PRESIDENTE DE TELEFONICA (Velázquez-Gaztelu Ruiz)**: Señor Presidente, yo venía preparado para contestar en relación a los temas presupuestarios del Estado. Desde luego, no a los presupuestos de la Compañía Telefónica Nacional de España, que es una compañía privada, y siento tener que decir lo siguiente.

A la primera pregunta, ¿cuáles son los beneficios de 1996? A ningún Presidente de ninguna compañía que se coticice en Bolsa se le ocurre decir cuáles son los beneficios del año que viene. ¿Por qué? Sencillamente porque podría tener un verdadero problema, y antecedentes hay de ello. Yo no puedo decir los beneficios de la compañía para 1995, y no puedo contestar a esa pregunta.

En cuanto a los efectos que tiene la ampliación de capital, debo aclararle que no ha habido ampliación de capital sino una venta de acciones por parte del Patrimonio del Estado, que ha vendido aproximadamente el 12 por ciento del 32 por ciento que poseía, pero no ha habido ampliación de capital, y, por lo tanto, eso no repercute en la cuenta de resultados de nuestra compañía, le es indiferente, ya que sencillamente ha habido un cambio de accionistas.

En lo que se refiere a gastos de personal, sencillamente, yo le puedo hablar de lo que en gastos de personal ha acontecido en el año 1994 o en el primer semestre de 1995, pero yo no he venido preparado con esa información porque esperaba que me hicieran preguntas relacionadas con los Presupuestos Generales del Estado. Perdóneme, pero para esto era para lo que yo venía preparado.

Por último, en cuanto a los beneficios que vamos a obtener del acuerdo con Canal Plus, tengo que decirle que ha sido un acuerdo estratégico para desarrollar la televisión por cable en España, pero aclaro que es sencillamente un acuerdo para promocionar este servicio de la televisión por cable, que nuestro sistema está absolutamente abierto, ya que no le hemos dado la exclusiva a nadie, y que vamos a trabajar para promocionar el sistema multimedia a través de la televisión por cable.

Nada más. No puedo contestar nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Andreu, por si desea formular alguna otra pregunta.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, en primer lugar, manifestar mi protesta, ya que el señor Velázquez-Gaztelu se ha negado a responder a las preguntas planteadas.

Tengo que manifestar que si la Mesa de la Cámara ha tramitado esta comparecencia será porque considera que el señor Velázquez-Gaztelu podría dar las explicaciones pertinentes a las respuestas de control parlamentario, porque,

si él es Presidente, es precisamente porque el Estado tiene el 20 por ciento de las acciones de Telefónica, e, independientemente de que sea una compañía privada, la presencia de capital estatal, de patrimonio del Estado —capital, en última instancia, de todos los españoles—, es lo que hace que el señor Velázquez-Gaztelu deba someterse a esta sesión de control.

Por lo tanto, hago constar mi protesta por su negativa a responder a ninguna de las preguntas; considero que el señor Velázquez-Gaztelu ratifica la opacidad de Telefónica y la opacidad que mantiene para el control de este importante paquete de acciones que pertenece a todos los españoles, en tanto en cuanto que cree que todo ese patrimonio de los españoles lo puede gestionar como si fuera un cortijo privado, y esto no es así. Yo creo que usted podrá dar respuestas más o menos correctas, pero de ninguna de las maneras puede negarse a responder a las preguntas que le hemos planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Lógicamente, el señor Andreu tiene todo el derecho de formular las preguntas que crea oportuno, y el señor Velázquez-Gaztelu la posibilidad de contestar satisfactoria o insatisfactoriamente al señor Diputado. Lo que sí es cierto es que la Mesa de la Cámara nos ha transmitido esta comparecencia por considerarla interesante desde el punto de vista de los Presupuestos, y, ante unas preguntas, se ha producido una reacción.

Todos los señores Diputados conocen perfectamente el Reglamento y saben cuáles son sus atribuciones, al igual que los comparecientes también conocen sus responsabilidades, y pueden contestar de la forma que crean oportuno, ateniéndose a las consecuencias normales de un coloquio abierto entre el Parlamento, institución soberana del pueblo español, y las instituciones de la Administración pública o las empresas públicas que se vean interpeladas por los señores Diputados.

Seguidamente, tiene la palabra el señor Velázquez-Gaztelu, por si desea añadir algo a este respecto.

El señor **PRESIDENTE DE TELEFONICA** (Velázquez-Gaztelu Ruiz): Yo no quisiera que fueran mal interpretadas mis palabras en la contestación a S. S., porque para nosotros es una satisfacción venir a informar al Congreso de los Diputados, especialmente a esta Comisión de Infraestructuras, y contestar a las preguntas que se refieren al contrato con el Estado o al servicio; pero las preguntas que se me han hecho solamente las pueden hacer los accionistas o los propietarios de la Compañía. Yo no puedo contestar a temas confidenciales de mi Compañía aquí, en esta Cámara, y lo siento mucho, porque no es ningún problema de opacidad, porque ahí están publicados nuestros balances y nuestras cuentas de resultados y somos una compañía absolutamente transparente en todos los sentidos. Sin embargo, no se me puede pedir que yo haga una previsión de lo que vamos a ganar el año que viene, eso no se le puede pedir al Presidente de una compañía privada, que se cotiza en Bolsa, en todas las Bolsas internacionales, porque, por mi parte, eso sería una imprudencia. A esto es a lo que me refiero, pero nosotros estamos dispuestos a

contestar todas las preguntas que se refieran a los Presupuestos Generales del Estado.

En este sentido, nosotros no tenemos relación con el estado de gastos del Presupuesto. Esto que quede muy claro, en ningún estado de gastos del Presupuesto figuramos nosotros; figuramos en muchos capítulos del estado de ingresos, en tanto en cuanto que en el ejercicio del año pasado nosotros ingresamos en el Estado 179.978 millones. Yo creo que eso es un dato de interés para esta Cámara. ¿En qué conceptos? Ingresamos 17.870 millones en concepto de impuestos sobre beneficios, ingresamos 14.814 millones en concepto de dividendo al Estado como accionista, ingresamos en concepto de IVA 121.725 millones y pagamos unos tributos, que luego la Administración reparte entre todos los municipios en razón al volumen de ventas en cada municipio, por valor de 25.569 millones de pesetas, el 1,9 por ciento del volumen de ventas que se produce en los municipios más el 0,1, en total el 2, para las Diputaciones provinciales; en total, 179.978 millones, que es nuestra aportación a los Presupuestos Generales del Estado. Esa es la relación que nosotros tenemos con los Presupuestos Generales del Estado. Y, respecto a este tema, todas las preguntas y toda la transparencia del mundo, pero, perdóneme, se me ha pedido una previsión sobre los beneficios del año próximo y sería una imprudencia por mi parte contestar a eso.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia no va a entrar en juicios de valor, porque para eso está el Reglamento de la Cámara. En consecuencia, me cuidaré mucho de calificar como confidencialidad o como improcedentes determinadas declaraciones. Simplemente, ésta ha sido la comparecencia del Presidente de Telefónica, ésta ha sido la intervención del Diputado, señor Andreu, en nombre del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y esta Comisión, si no hay nada más que añadir por ambas partes, da por zanjada la comparecencia del Presidente de Telefónica, don Cándido Velázquez-Gaztelu. Muchas gracias.

Señorías, dado que la próxima comparecencia está prevista a las once y treinta minutos, suspendemos la sesión hasta esa misma hora.

**Se reanuda la sesión.**

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS (ZARAGOZA RAMEAU). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (números de expediente 212/001637 y 212/001639) Y GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 212/001662).**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, reanudamos nuestra sesión de trabajo en la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente dando la bienvenida al Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públi-

cas, don José Alberto Zaragoza Rameau. Esta comparencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, y a su vez las preguntas dirigidas por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria al Secretario de Estado de Infraestructuras, cargo que institucionalmente no existe, serán respondidas por el propio Secretario de Estado aquí presente. Asimismo, las preguntas dirigidas por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya al inexistente Secretario de Infraestructuras y al Director General de Obras Hidráulicas, serán asumidas por el Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas.

De acuerdo con el criterio establecido al inicio de esta reunión, procede dar la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular por ser el primero en el orden cronológico de presentación de la solicitud de comparencia. Si es posible, rogaría que todos los solicitantes de las otras comparencias antes mencionadas, si tienen algo que añadir, lo hagan en el momento de hacer las preguntas para que así el señor secretario no haga uso de tres turnos, sino que pueda concentrar el debate en un solo turno.

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

El señor **POSADA MORENO:** Desde el Grupo Popular damos la bienvenida al señor Zaragoza, y anuncio que compartiré mi turno con la señora De Palacio, que hablará de todo lo relativo al tema de obras hidráulicas.

Por ello, para ser breve y utilizar sólo una parte del turno del Grupo Popular, quiero hacer una referencia general al aspecto inversor que indudablemente tiene esta secretaría de Estado. Aquí se concentra la inversión del ministerio y, por tanto, le afectan más que a ningún otro departamento del propio ministerio las directrices presupuestarias que se den para el presupuesto, según las cuales lo único que sube de forma importante porcentualmente, porque no depende de la voluntad del presupuesto, es el pago de intereses de Deuda pública o de amortización de Deuda pública. Si se decide, como es lógico —y además nosotros lo apoyamos—, ese descenso del déficit público y se mantienen una serie de constantes en gastos sociales, pensiones, incluso sueldos de funcionarios, etcétera, ciertamente donde se debe actuar es en gastos corrientes de los ministerios y en inversiones. Siendo este ministerio el más fuertemente inversor hay un descenso que, respecto a las cifras de 1995, corregidas por el recorte presupuestario que hubo en enero de este año, es pequeño, hay que decirlo así, pero que, como es lógico, en unas áreas se nota más que en otras, especialmente en el área de carreteras. Por eso se ha pretendido por el Gobierno —y eso se comprobará en el año 1996— que haya un descenso también en los gastos corrientes.

Por todo ello, mi primera pregunta es muy concreta pero yo creo que podrá contestármela el secretario de Estado. En el capítulo 2, de gastos corrientes, en el programa 513D, que es el de creación de carreteras, se señalan 123 millones de pesetas, pero en el año 1995 se señalaron —me parece que fueron— 146 millones, y a lo largo del año, por modificación de créditos, se aumentó en 813 mi-

llones de pesetas. Es un aumento muy fuerte, yo lo planteé al subsecretario cuando compareció, no me contestó exactamente a esa pregunta y querría conocer por qué se produjo ese incremento en 1995 y, sobre todo, si garantizamos que en 1996 no se producirá un incremento de carácter similar, con lo cual esa disminución de gastos corrientes quedaría completamente empañada.

Entrando en otros programas de menor entidad pero que son importantes para la planificación del ministerio, por ejemplo el 511E, planificación y concertación territorial, existe en el Capítulo 7, transferencias de capital, una transferencia de 370 millones a la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar. Creo que es interesante conocer cómo están estos estudios, qué está haciendo esta sociedad y a qué se debe esta transferencia.

En cuanto al 513D, creación de infraestructuras de carreteras, hay un descenso fuerte en todo el programa, y quizá más fuerte en autovías, ya que la red de alta capacidad pasa de 175.000 millones a 163.000. Ahora bien, en la Autovía del Noroeste hay un descenso de 35.000 a 22.000 millones, y no porque se vaya acabando, porque está previsto actuar en 1997, 1998 y 1999. Yo querría que se nos explicara por qué se produce un descenso de esa magnitud, 13.000 millones, que es prácticamente el mismo que tiene todo el programa, cuando hay un acuerdo, un consenso parlamentario, en el sentido de que precisamente las autovías gallegas, que no fueron tratadas en el primer Plan de carreteras, tengan prioridad sobre otras obras.

También me llama la atención que en la actuación en la red de alta capacidad e incidencias, es decir, el capítulo que sería de incidencias, que en el año 1995 disminuyó de forma también significativa porque pasó a 3.900 millones, ahora en cambio, se multiplica por diez y pasa a 35.000 millones. ¿Qué quiere decir esto? ¿Es que hay algunas actuaciones que están todavía pendientes? Para incidencias que puedan surgir parece una cantidad excesiva.

La baja más pronunciada en carreteras es en acondicionamientos, que pasa de 70.000 a 46.000 millones, más de un 30 por ciento de disminución. En ese descenso de todas las obras, que son muchas, hay una fórmula que, si puede, me gustaría que el secretario de Estado nos explicara, ya que me parece de no muy buena técnica presupuestaria. Son una serie de obras, por ejemplo la N-260, de Castejón de Sos; la variante de Alcoy; la variante de La Safor; ocho o diez obras en las cuales hay presupuestado en 1995, en 1997 y en 1998 y, en cambio, se suprime lo presupuestado en 1996. Parece un poco chocante cuando hay otras obras que empiezan en 1996. Si hay que disminuir lo lógico sería hacerlo en obras que se vayan a afrontar, pero no en las que ya estaban pensadas y cuya actuación se suprime totalmente en 1996.

En otro programa, conservación, me parece acertado que en un momento en el que se reduce lo destinado a carreteras, no se reduzca la conservación. Es una política presupuestaria que siempre debía aplicarse en el futuro, porque quizá la conservación es lo que, al considerarse menos centrado con nombres propios, se tiende a disminuir más fácilmente. Eso sería un error. Me gustaría saber

qué porcentaje se hace de conservación por empresas privadas, qué porcentaje queda en manos del ministerio y cómo se pretende que evolucione en los próximos años.

En cuanto al Programa 513A, que es el de infraestructuras del transporte ferroviario, se mantiene la inversión global, incluso sube algo, poco, pero sube y me gustaría conocer en estas actuaciones de alta velocidad Calatayud-Ricla, Zaragoza-Lleida, esta inversión con travesía polivalente para poder ser utilizada en el tren de alta velocidad hasta qué punto tiene utilización completa; es decir, en el cambio de la actuación normal a la alta velocidad qué porcentaje supone de mayor inversión, porque habrá una serie de actuaciones en señalización, etcétera, que no pueden estar ligadas a la travesía polivalente. ¿Hasta qué punto es polivalente esta inversión?

Nos preocupa que en renovación de vía, que sería lo que está manteniendo el resto de la red donde no se hacen actuaciones específicas, se ha bajado desde 378 kilómetros en 1994, a 248 en 1995, y a 132 en 1996; de 18.000 millones, de 1994, a 8.000 en 1996. Esto preocupa porque puede ser que no estemos actuando más que en una parte muy pequeña, aunque sea en la de mayor tráfico de la red, y sin embargo haya otras zonas que estén sufriendo una degradación que no se afronta adecuadamente.

También querría señalar un punto muy concreto que me gustaría se reconsiderara. Había una partida de 100 millones en obras de acceso a trenes para personas con minusvalías físicas, que fue origen de una enmienda que presentó el Partido Popular en la que hicimos mucho hincapié y que fue aceptada por el Grupo Socialista en los Presupuestos de 1995. Desearía saber cómo se ha llevado esa partida y si desde el momento en que no se va a continuar esta actuación en 1996, es porque se considera que no es útil.

Mi última pregunta (no recuerdo ahora el número) sería sobre el programa que se refiere a las compensaciones que se dan a las empresas concesionarias de autopistas por el seguro de cambio. Me gustaría conocer cómo está esa partida respecto al año pasado, qué perspectivas tiene hacia el futuro y cuál es su tendencia de crecimiento o decrecimiento en los próximos años.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, también en nombre del Grupo Parlamentario Popular, la señora De Palacio.

La señora **DE PALACIO VALLE-LERSUNDI**: Señor secretario de Estado quisiera plantear como primer punto que, una vez más, se nos cambia el sistema de establecer objetivos indicadores de seguimiento. ¿Cómo vamos a poder llevar a cabo un seguimiento cuando año tras año nos cambian el sistema de agrupación de objetivos y establecimiento de los indicadores de seguimiento?

El año pasado nos hablaban de embalses de regulación como uno de los objetivos; otros eran defensas y encauzamientos, grandes conducciones y obras complementarias, desarrollo y control de planes, programa de seguridad de empresas, planes especiales de abastecimiento, infraestructura insular, mejora de regadíos, nuevos regadíos, apli-

caciones agronómicas y forestales, etcétera. Eran unos objetivos, informes y estudios fácilmente detectables y localizables. Este año organizan una coctelera y establecen unos objetivos que son otra manera de funcionar, pero cuando sistemáticamente los van cambiando es un claro intento de evitar que se pueda hacer un seguimiento año tras año de cómo se siguen unas grandes líneas políticas en una actuación como la del agua que reclama proyectos a largo plazo.

Este año se nos habla de corrección de déficit hidráulico y de consolidación de sistemas actuales, de modernización e infraestructuras, defensa contra inundaciones, suministro de nuevas necesidades y estudios. Esta es la primera cuestión que quiero plantearle. No puede ser que sistemáticamente, año tras año, varíen la forma de agrupar los objetivos y los indicadores, impidiendo que se pueda hacer un seguimiento cabal, con criterios homogéneos sobre lo que han sido los objetivos de una dirección general y de una política concreta.

Quiero plantear como segundo punto que el otro día compareció para dar cuenta de la ejecución presupuestaria de los años 1994 y 1995, lamentablemente esa documentación no nos ha sido remitida al Congreso y no hemos podido disponer de ella para la comparecencia de hoy. La razón de su comparecencia del otro día era precisamente preparar adecuadamente la de hoy, pero no hemos podido disponer de esa información. Como quiera que su intervención fue más bien parca en datos, lamentamos que se haya producido así porque nos ha impedido disponer de datos esenciales, según nuestra opinión, para poder hacer un estudio adecuado de lo que son los presupuestos de 1996.

Le recuerdo muy rápidamente, porque a lo mejor entre medias ha podido recabar mayor información y me la puede aportar sobre la marcha, que había cuestiones muy concretas. Por ejemplo, la ralentización o desaceleración, según los informes y según sus propias declaraciones laminación, de distintos proyectos y obras en curso, en función de las urgencias, de las necesidades imprevistas surgidas a lo largo del año, debidas a una sequía más pertinaz de lo que hubiéramos deseado ninguno. Además preguntarle que en un momento dado se hablaba de 13.500 millones de pesetas de ralentización de proyectos, pero en unas declaraciones del mes de agosto, con motivo del crédito extraordinario de 15.000 millones que aparecen en el Decretoley 7/1995, se hablaba no de 13.500 sino de 28.000 millones de pesetas de laminación o ralentización en distintos proyectos ya en curso. Entonces, a partir de ahí, ¿cuál es la cifra definitiva? ¿Son 13.500 millones de pesetas? ¿Son 28.000 millones de pesetas? Concretamente, y sobre todo, cuáles son los proyectos que se han visto ralentizados en función de esas limitaciones presupuestarias. Además, cuando se se coge el Anexo de inversiones reales de los Presupuestos del año 1996, en un artículo como es el 61, inversiones de reposición de infraestructuras y bienes destinados al uso general, si se hace un análisis de lo que allí se dice, nos encontramos con que hay 106 proyectos —106— cuyo año de iniciación es 1995 y en los próximos presupuestos aparece reflejado, como año de iniciación 1996. En función de que son obras de reposición de infra-

estructuras y bienes destinados al uso general, en principio no se verían afectados, como hacía usted referencia en su anterior comparecencia, por la entrada en vigor de la nueva Ley de Contratos, con unos nuevos requisitos, sobre todo en la disposición de los terrenos, en el problema de las expropiaciones, etcétera. Decía que produciendo una serie de ralentizaciones, sencillamente por su entrada en vigor y en función de ello, desde el mes de mayo no se había licitado prácticamente ninguna obra nueva. En este caso no estamos en ese capítulo, estamos hablando de obras de reposición de infraestructuras y por eso le pregunto: ¿esos 106 proyectos concretos que aparecen son los que han sido ralentizados o son otros? Me gustaría, por tanto, que me diera una contestación clara, porque si esos 106 proyectos se han visto ralentizados no obedecen a que la fecha de iniciación al final sea el año 1996, pues los datos que nos dan ustedes cuando debatimos la Ley de Presupuestos pierden virtualidad, digamos, por no decir que se convierten en bastante aleatorios.

Vuelvo a reiterar lo que le preguntábamos el otro día: cuántos y cuáles son los concursos seleccionados que no se han terminado de configurar, que no se han firmado concretamente al no tener créditos disponibles y también lo que respecta a las emergencias de los años 1992, 1993, 1994 en cuanto a cuáles fueron los proyectos que se llevaron a cabo, las fechas de iniciación y de conclusión —supongo que están todos ellos terminados y concluidos— concretados en cifras de más de 50 millones de pesetas y lo digo porque no entremos en cuestiones absolutamente menores. En el año 1995 vuelvo a reiterar lo que eran las preguntas del otro día en cuanto a cuáles son esos proyectos, cuáles son las fechas de iniciación. Me refería a aquellas obras que se aprobaron conforme al Decreto-ley 1/1995 que estaban prácticamente todas finalizadas; en su caso, cuáles son las finalizadas y en las que no estén finalizadas, cuál es su grado de realización y cuál es, al final, la inversión realizada en obras de emergencia. El otro día hablaba de 70.000 millones de pesetas este año; si son 70.000 millones de pesetas, de qué cifra estamos hablando, cuáles son las obras liquidadas y la inversión pagada.

En cuanto a los presupuestos de 1996 el otro día decía que no sabía exactamente la cifra que íbamos a arrastrar en obras de emergencia de cara al año 1996. La pregunta es si desde el otro día a hoy tenemos una mayor idea al respecto.

Entramos ya, por último, en unas consideraciones relativas a las realizaciones de los presupuestos del año en curso, concretamente cuáles han sido, al final, en función de los objetivos e indicadores de seguimiento de que hablaban en el año 1995, le agradecería que un función de esos objetivos e indicadores nos enviara el cumplimiento de éstos. No me voy a extender otra vez, pero, por ejemplo, en embalses de regulación decía que en el año 1995 tenían que terminar 14 y había 73 en ejecución. Bueno, pues, de todos ellos cuál es el resumen en función de esos indicadores de realización a lo largo de este año o cuál es el grado de realización de esos objetivos que se planteaba desde luego con muy especial incidencia en lo que se refiere a la mejora de regadíos y a la repoblación hidrológica-forestal, que ya disponía de una cuantía, en nuestra opinión —y ya

lo dijimos en su día— francamente exigua: 5.500 millones de pesetas. Por lo menos quisiéramos saber, si se han utilizado esos 5.500 millones de pesetas, si han sido objeto de ralentización o, por el contrario, ha sido objeto de mayor dotación.

En cuanto a los presupuestos de 1996, aparte de la cuestión que le he dicho respecto a los proyectos cuya iniciación en principio estaba para el año 1995 y cuya realización se traslada, según parece deducirse del anejo de inversiones, al año 1996, quisiera entrar en asuntos ya muy concretos.

El otro día le preguntaban sobre la situación de las expropiaciones del año en curso, que se me habían olvidado, perdón, y de las deudas con empresas. Entonces, según los proyectos que tienen en curso, cuál es su cálculo sobre los créditos dispuestos al inicio del año 1996. El año pasado, como muy bien sabe, iniciamos con casi 140.000 millones de pesetas, de los 158.000 millones de pesetas presupuestados en concepto de créditos dispuestos. Habría que saber también cuál es la situación este año.

En cuanto a los proyectos ya concretos que aparecen en los presupuestos del año 1996, el otro día se refería a las declaraciones de Cádiz y de Sevilla. Quiero preguntarle también si dentro de esas prioridades contempla la de Almería y en qué fecha está prevista la iniciación de estos proyectos, que parece son de los más urgentes.

Le voy a decir una cosa, señor secretario de Estado. Sorprende en los objetivos e indicadores de seguimiento que las aguas subterráneas, que han demostrado ser básicas en un momento de sequía como el actual, a las cuales en las actividades les dedican un renglón, no aparecen mencionadas en ninguno de los objetivos recogidos en el programa 512. Aparecen en actividades pero luego como objetivos se esfuman. Me parece realmente sorprendente, salvo que sea un problema dentro de ese ministerio que se tenga cierta alergia a las aguas subterráneas. Hay quien lo dice, me parecería un poco absurdo, pero el problema es que de la lectura de sus documentos, a veces parece deducirse que es verdad que existe alergia a las aguas subterráneas. Léase los objetivos que plantea el programa 512 en cuestión, que no menciona en ninguno de ellos las aguas subterráneas. Por tanto, quiero preguntarle en concreto y muy especialmente en el capítulo de aguas subterráneas cuáles son las acciones que se contemplaban por parte de la Dirección General de Obras Hidráulicas y en cuanto a protección de acuíferos, estudio, comportamiento de acuíferos; qué medidas hay previstas de cara a los acuíferos sobreexplotados y sobre aquellos acuíferos, que de hecho han sido objetivo de explotación, en nuestra opinión, lamentablemente de prisa y corriendo con motivo de estas sequías y que han dado un resultado muy bueno.

Por último, señalar que dentro de los proyectos de las nuevas obras a empezar hay varias que sólo se entienden en función del anteproyecto del Plan Hidrológico Nacional y de los futuros trasvases que se contemplan en ese anteproyecto. Quisiera preguntarle si eso es verdad, qué parte de esas obras de infraestructura se corresponde con el anteproyecto del Plan Hidrológico Nacional, recordarle sen-

cillamente que no está aprobado y que no se puede seguir aprobando trasvases por decreto-ley; ése no es el camino. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el Secretario de Estado dará respuesta a las preguntas formuladas por el Grupo Parlamentario Popular. (El señor **Martín Menis pide la palabra**.)

¿Por cuestión de orden, señor Martín Menis?

El señor **MARTIN MENIS**: Sí, por la dificultad de ser un grupo pequeño, el portavoz de Coalición Canaria ha tenido rotura de un pie y no va a poder ir a la Junta de Portavoces. Tengo que ir a la Junta de Portavoces en su sustitución porque también el señor Mardones está en Roma en este momento como Diputado. Quisiera pedirle si podría hacer una pequeña intervención, aunque me tuviera que ir a la Junta de Portavoces.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Existe por parte de algún grupo parlamentario inconveniente para dar la palabra al señor Martín Menis? (Pausa.)

Pues tiene la palabra el señor Martín Menis en nombre del Grupo de Coalición Canaria.

El señor **MARTIN MENIS**: El Grupo Parlamentario de Coalición Canaria quiere agradecer la comparecencia del secretario de Estado, y, aunque mi intervención será corta, va a ser importante para Coalición Canaria.

Deseo saber si en los presupuestos para 1995 la política de las diferentes áreas del ministerio será una política coordinada, o cada uno va a hacer, en términos coloquiales, la guerra por su cuenta. En carreteras trabaja mediante un convenio con la comunidad autónoma, la planificación es responsabilidad de la comunidad autónoma y hay una política conjunta, pero después, costas, puertos y aeropuertos, lleva una política donde no hay una conexión entre esas tres áreas de responsabilidad, y en materia de aguas vuelve a hacer una política en coordinación con la comunidad autónoma, consiguiéndose las obras, una a una, puntualmente, y no en una política global y coordinada.

A nosotros nos preocupa esa falta de política global para un archipiélago. En estos momentos, en costas, por ejemplo, es curioso cómo van apareciendo convenios o posibles acuerdos con diferentes ayuntamientos para resolver problemas de costas, pendientes hace mucho tiempo, de playas artificiales, remodelación de paseos de litoral, sin existir una planificación y unos objetivos globales ni saber a dónde vamos, sino que dependen del ayuntamiento que más corra, el que sea capaz de llegar antes a un acuerdo. Puertos y aeropuertos, cada uno lleva su propia política.

Creo que, poco a poco, se ha ido consensuando la política con las autoridades de la Comunidad Canaria, pero sigue sin existir esa política global, y eso está repercutiendo negativamente en el desarrollo de la economía canaria. Para unas islas, sus costas, su puerto, su aeropuerto, el agua y las carreteras, son el elemento vital para tener desarrollo; si no tienen una política coordinada, si los sistemas intermodales que hoy son necesarios para poder resolver

los grandes problemas de transportes en Canarias, el esfuerzo económico que se haga no va a tener resultado en paralelo sobre la economía. Por eso, como insistimos desde hace mucho tiempo, es necesario ese plan, y queremos saber si dentro de la política presupuestaria está prevista una coordinación global de las acciones del ministerio, que realmente tienen tanto peso en la infraestructura de comunicaciones, que, al final, son las que van a definir el futuro de Canarias.

La competencia no es importante en este momento, lo importante es dónde están los recursos económicos, pero si quien tiene los recursos económicos los maneja desde un punto de vista individual, no estoy diciendo incorrecto, pero desde un punto de vista de *micro*, no tendremos ese resultado.

Después una pregunta concreta, si está previsto en los presupuestos incrementar la financiación del convenio de carreteras para que la circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria pueda ejecutarse a mayor velocidad, y, en años posteriores, la red arterial de Santa Cruz de Tenerife, que es otra necesidad urgente, que está demandando toda la sociedad canaria, las instituciones y los particulares, como bien conoce el señor secretario de Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Dado que la tercera solicitud de comparecencia del secretario de Estado había sido formulada por el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que no está presente en la sala, procedemos a dar la palabra al secretario de Estado para que conteste a las tres intervenciones anteriores, es decir, a las intervenciones de los dos grupos parlamentarios, el Popular y Coalición Canaria, y, con posterioridad, cuando un representante del Grupo Federal de Izquierda Unida esté presente procederemos a formular las preguntas y consiguientes respuestas.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Quizás por si S. S. tiene que ausentarse inmediatamente, señor Martín Menis como la intervención del Grupo Popular es más larga, haré una primera respuesta a su intervención.

No puedo nada más que estar absoluta y totalmente de acuerdo con usted en que lo que hay que hacer es coordinar no solamente entre los ministerios, porque creo que el problema no está sólo entre los ministerios, sino en la articulación de un conjunto de competencias muy diversas dentro del archipiélago canario. Los Presupuestos Generales del Estado no son el instrumento mediante el cual se garantiza la coordinación; la coordinación es una actividad política que se realiza con los presupuestos, por tanto no se puede plantear ese tema de los presupuestos.

Respecto a una política conjunta para el archipiélago, las competencias que el ministerio tiene creo que indudablemente las ejercita; quizás S. S. no está de acuerdo con ellas, eso yo ya no puedo nada más que discrepar de la interpretación de S. S. respecto a algunas políticas, pero creo que sí que hay esa correspondiente coordinación. Su señoría sabe que he planteado en algunas ocasiones (pero no

depende simplemente de esta secretaría de Estado, sino de una voluntad política general en el archipiélago canario), algún mecanismo específico que permitiera esa demanda que S. S. hace, pero digo que el presupuesto no es el mecanismo donde eso tenga que figurar, son cuestiones al margen.

En cuanto al incremento de financiación del convenio, paradójicamente el problema que tenemos no es de financiación, sino de realización y posibilidad de gastar el dinero que tenemos. Nos estamos encontrando con que, por segundo año, haber establecido un convenio que planteaba una demanda de fondos muy importante por parte del Gobierno canario nos ha llevado a la imposibilidad de gastarlo porque no teníamos los proyectos ni las dotaciones correspondientes.

El convenio, en mi opinión personal, debería interpretarse en el sentido de un compromiso del ministerio con el Gobierno de Canarias para realizar un conjunto de infraestructuras en el tiempo; por tanto es difícil periodificarlo año a año, en la misma línea que lo hemos periodificado antes, porque, como no era posible gastarlo, el año pasado transferimos una parte al Gobierno de Canarias, y este año es absolutamente imposible transferirlo. Yo creo que si un año gastamos menos porque los proyectos no están listos, al año siguiente habrá que gastar más. El mecanismo debe consistir precisamente en la línea de cumplir con los compromisos que se han obtenido con el Gobierno canario que garantizan unos volúmenes crecientes de inversión a lo largo de los años, pero que quizás en los primeros años no podrán seguir el ritmo que a todos nos hubiera gustado por la carencia de proyectos de ese nivel. Espero que en breve plazo podamos gastar mucho más dinero, pero sobre todo que en breves semanas podamos sacar a licitación aquellos proyectos que sé preocupan a S. S., que son los que Canarias está esperando respecto a la circunvalación.

Con relación a la intervención del Grupo Popular, quizás voy a empezar por un planteamiento que hacía la Diputada señora De Palacio, que creo es muy importante porque muchas preguntas están referidas a eso. Decía la señora Diputada por qué no tenían SS. SS. las contestaciones adecuadas. No recuerdo cuándo estuve aquí, pero me parece que fue escasamente hace cuatro o cinco días, creo que la semana pasada, cuando estuve aquí.

El mecanismo para poder contestar al número de preguntas que se nos hicieron es recibir la transcripción literal de la sesión, porque yo recogí preguntas, pero estoy seguro que recogí algunas mal o no todas. El mecanismo es recibir la transcripción, a partir de ella preparar todo el listado correspondiente de contestaciones y éste es el momento que todavía no hemos recibido la transcripción literal de la reunión, por tanto, no hemos podido contestar. Sin embargo, yo lamento eso porque creo que tiene razón S. S. cuando decía que hubiera sido de mucha utilidad para la intervención de hoy disponer de la información correspondiente. En cualquier caso, muchas de las preguntas que se me han hecho llegarán en la contestación correspondiente que se nos ha planteado.

Su señoría, para arrancar y entre las muchas preguntas de las que he tomado nota a lo largo de su intervención,

plantea un tema que me parece absolutamente fundamental. Sabe S. S. que la secretaría de Estado regenta, dirige o administra cinco programas, que suponen aproximadamente el 91 por ciento de la inversión del ministerio, y que en esa inversión hay tres grandes áreas o tres grandes programas que son los que focalizan el proceso de inversión: carreteras, obra hidráulica y ferrocarriles.

A la hora de un presupuesto restrictivo, tal como S. S. planteaba, en el que el Ministerio tiene los datos que tiene, al llegar a la Secretaría de Estado se planteaba el problema importante de reducir y priorizar. Creo que, muy esquemáticamente y desde el punto de vista de la filosofía de lo que se ha recogido en el presupuesto, se ha priorizado lo que es absolutamente fundamental priorizar en el presupuesto de 1996, distinta es la política a más largo plazo, que es el problema de la obra hidráulica, y el agua dentro de nuestro país.

Estas inversiones se han priorizado dentro del volumen de crecimiento que permitan los márgenes del ministerio. Se ha priorizado el agua, y no voy a decir que se ha priorizado pero sí se han mantenido —incluso han tenido un pequeño incremento, prácticamente insignificante— las inversiones en ferrocarril, por una razón que me parece absolutamente fundamental; porque creo que el gran futuro de las infraestructuras, en las que nuestro país tendrá que hacer importantes inversiones en los próximos años, será precisamente el ferrocarril. No era buen mensaje político que el presupuesto, aunque hubiera sido pequeña, recogiera una reducción en el presupuesto del ferrocarril. Creo que el mensaje, precisamente, es que no puede reducirse el presupuesto del ferrocarril. Concretamente, en la medida que sea posible, los presupuestos próximos deben incrementar ese programa, pero, en cualquier caso, en un momento de fuerte restricción como el actual, el ferrocarril queda congelado en los volúmenes que tiene, pero realmente no es posible reducirlo.

Quedaba entonces una única área —que de los cetáceos es la ballena— donde realmente no había más posibilidad que reducir de alguna forma el presupuesto, y era el programa de carreteras. Hemos distinguido, tal como decía S. S., un proceso que me parece absolutamente fundamental. El presupuesto para 1996 puede reducir el volumen de inversiones en infraestructura de carreteras, puede ralentizar el proceso, puede empezar algunas más o menos despacio, sin cambiar los criterios de las obras, pero puede ajustarse a la disponibilidad presupuestaria que haya, sin grandes sufrimientos —creo— desde el punto de vista de las infraestructuras.

Ahora bien, donde no debe reducir absolutamente ni un solo ápice y, al revés, incluso en momentos de penuria debe hacer un esfuerzo e incrementarlos, es en los gastos de conservación de carreteras. Precisamente, el gran esfuerzo que este país ha hecho en los últimos años con el Plan general de carreteras debe ir seguido de un esfuerzo muy importante en el tema correspondiente a conservación. Por tanto, dentro, repito, del poco margen que dejaban los números, ése es el mensaje fundamental que recoge el presupuesto.

Es cierto que dentro de carreteras, y por centrarme inicialmente en el tema correspondiente a mantenimiento, la

idea y la política que seguimos es que la red, en su totalidad, esté cubierta por sistemas integrales de mantenimiento. En este momento, si no fuera por la situación en que nos encontramos de acomodar la estructura de inversión y licitación del ministerio a la nueva Ley de Contratos del Estado, habríamos podido licitar y poner en funcionamiento un conjunto de asistencias y de licitaciones que están en torno a unos 40 contratos iniciales que están a punto de salir en las próximas semanas, lo que prácticamente, con otro paquete posterior, antes de final de año, habría acercado el volumen total de la red a mantenimiento por sistema integral. Espero que si los procesos de licitación en las próximas semanas, como mucho a principios del próximo mes, ponen en funcionamiento este tema, entre lo que queda de este año y los primeros meses del año que viene, podamos dar salida a unos 80 contratos de asistencia técnica, que pondrían prácticamente toda la red en sistema de mantenimiento integral.

En cuanto a las actuaciones en autovías, de los 169.000 millones aproximadamente —me parece recordar de memoria— que absorbe el programa de autovías, sólo le diré que las dos autovías gallegas conforman unas anualidades de casi 70.000 millones de pesetas. Entre el 40 y 50 por ciento de las consignaciones presupuestarias del programa de autovías del Ministerio está focalizado por las autovías de las rías bajas y la autovía del Noroeste. La autovía de las rías bajas tiene una anualidad de unos 47.000 millones de pesetas y la autovía del Noroeste de unos 22.500 millones de pesetas, aproximadamente. En las autovías del Noroeste ha habido que reprogramar y teníamos intención de haber podido sacar un conjunto de apartados a licitación a lo largo del año, pero la interrupción de la licitación en el ministerio desde el mes de mayo hasta este momento, ha llevado a que en muchas cosas sus procesos de licitación no caigan dentro del año 1995, sino dentro de 1996. Como consecuencia de eso, las anualidades presupuestarias que podrán absorber serán enormemente reducidas. Eso es lo que justifica, fundamentalmente, este descenso.

Es cierto que la autovía del Noroeste —no sé si utilizar la palabra retraso— va más lenta que la anterior, la de las rías bajas, sobre todo porque hay cinco tramos, que corresponden a Piedrafita, en cuyos proyectos estamos trabajando, que difícilmente serán finalizables antes de 1998 ó 1999. La idea fundamental es que haya cerca de 150 kilómetros de autovías gallegas puestas en funcionamiento antes del verano del año que viene; en torno a la primavera del año que viene puede haber 80 ó 90 kilómetros de autovías gallegas puestas en funcionamiento. El esfuerzo que realiza el país queda reflejado, simplemente, en torno al 40 ó 50 por ciento de las consignaciones.

Cualquier otra autovía que cojamos, la de Jaén-Bailén-Granada, de una importancia clave dentro del país, la autovía Madrid-Valencia, cualquier otra, sus anualidades nada tienen que ver con las anualidades de Galicia, son del orden de 8.000, de 7.000 millones. Hay que recordar que las dos autovías gallegas —aunque de esto pueda discrepar pero hablo de una región y no de una cifra exacta— suponen una inversión de algo más de 400.000 millones de pesetas; es decir, se trata de un volumen de inversión absolu-

tamente excepcional y un tremendo esfuerzo técnico y financiero por parte del país. Esto es lo que justifica la absorción de fondos que comprenden estas autovías dentro del programa general de autovías.

El conjunto de incidencias del año 1995 es más alto —no sé decir en este momento a S. S. cuál es la razón básica— muchas veces por las complejidades de las obras que en determinado momento se pueden plantear. Hay que tener en cuenta que el ministerio tiene concentrado un volumen muy importante de su obra —acabo de decir que las anualidades de Galicia suponen prácticamente el 40 por ciento—, pero si a eso añadiéramos las anualidades correspondientes a la Autovía del Cantábrico, nos encontraríamos que un volumen muy importante de obra está en zonas donde la complejidad del territorio, de los proyectos, en muchos casos de las revisiones que hay que plantear, puede justificar un incremento de esas incidencias. En cualquier caso, por supuesto, explicaré con todo detalle a S. S. cuál es la razón última de esos incrementos.

Se ha referido a las obras iniciadas en 1995 que no tengan presupuesto en 1996 y sí en 1997 y 1998. A esta pregunta quisiera contestar con otra pregunta que tanto el año pasado como éste me hace doña Loyola de Palacio y que yo creo es importante. Es que SS. SS., lo sé por muchos años de experiencia y lo dije el año pasado, miran el anexo de inversiones reales para 1996 y otros años con un grado de seguimiento muy alto porque es un núcleo de información muy importante, pero lo cierto es que el grado de realización, de seguimiento o de actualización del anexo de inversiones reales no es exactamente el que a nosotros nos gustaría que fuese y quizá no arroja en muchas ocasiones el volumen de información o la fidelidad que a todos nos gustaría que recogiera.

En muchas ocasiones —y se referían antes SS. SS. al tema de la obra hidráulica— hay obras que se pone comienzan en el año 1992 ó 1993 y sigue apareciendo unos años correspondientes de iniciación que corresponden fundamentalmente a planteamientos de ficha o mecanismos de seguimiento del centro del proceso de datos y que muchas veces es muy difícil corregir o cambiar porque plantea grandes problemas desde el punto de vista de elaboración general del presupuesto.

En cuanto a carreteras, para finalizar (aunque S. S. me ha hecho más preguntas que contestaré con detalle) yo creo que la reducción que hemos planteado —y sucede también en agua— en una medida se podrá absorber para bien o para mal como consecuencia de que la ralentización en la edificación que se ha producido a lo largo de este año reduce el volumen de anualidades presupuestarias que en algunas licitaciones habría que poner. Si no se hubiera producido dicha ralentización, un conjunto de autovías habrían tenido lógicamente en el año 1996 unas consignaciones presupuestarias que, dado el proceso, habrían sido algo más altas. Debido a que el proceso en un conjunto de actuaciones se va a ralentizar durante un conjunto de meses, no gravarán el presupuesto de 1996 en la misma cuantía; dicho entre comillas, nos da aire para absorber la reducción que se produce en el presupuesto de 1996 y, en algunos casos concretos, habrá que ralentizar alguna inversión.

El otro día me preguntaban concretamente cuál. Su señoría comprenderá que esa decisión la tomaremos en los primeros meses de 1996 en función de cómo veamos que se ha producido la licitación en 1995 y el volumen de lo que va a absorber a lo largo de 1996. Por tanto, será difícil a estas alturas, con tres meses por delante y faltando por licitar bastante, es difícil saber aquellas obras donde se pueda producir la absorción de la ralentización que se plantea en carreteras.

Su señoría hacía referencia a un tema que me parece importante, sobre todo desde el punto de vista político, que es, dentro del Programa 511, la transferencia a la empresa Secegsa. Me parece que desde hace un par de años está estabilizado en torno a los 400 ó 420 millones.

Como S. S. conoce perfectamente hay dos sociedades que están realizando el conjunto de estudios referentes al enlace fijo en el estrecho de Gibraltar y en este año se ha producido la conclusión de todos los trabajos previos por parte de las dos sociedades. Estamos a punto de construir el informe final a partir de todos los estudios hechos para ser transmitido a las sociedades, al comité mixto hispano-marroquí, y elevarlo a los gobiernos correspondientes. Yo calculo que la elevación a los gobiernos difícilmente se producirá antes del verano del año que viene, porque la confección de un documento final que recoja el volumen total de estudios que se han realizado es tremendamente delicada. Por tanto, yo creo que a lo largo del invierno y la primavera se irá confeccionando el documento final que obviamente, como S.S. puede comprender, está teñido y enredado en la problemática de la negociación conjunta con el Gobierno marroquí y que hace tremendamente difícil en este momento y en los últimos meses profundizar en la redacción de un documento final, dada la situación de la negociación y las relaciones con el Gobierno marroquí. En cualquier caso, las relaciones bilaterales en el tema específico se siguen manteniendo con toda normalidad y el hecho de confeccionar un documento final estará sujeto a la negociación global y al planteamiento político global que se haga respecto a este tema.

En cuanto al ferrocarril S.S. incidía fundamentalmente en el tema de la alta velocidad. En la alta velocidad el presupuesto recoge una faceta que S. S. conoce bien, porque ha trabajado a fondo en el Plan Director de Infraestructuras, y es cómo articular una realización de infraestructuras en alta velocidad, que necesariamente serán no sé si lejanas pero no inminentes, con la necesidad de no retrasar el avance en determinados trayectos ferroviarios. En este sentido, optamos por empezar con el Zaragoza-Lleida y Ricla-Calatayud como los dos cuellos de botella fundamentales que había en la línea Madrid-Barcelona.

Los procesos de licitación en que estamos lanzados en este momento (he licitado uno, los seis tramos siguientes esperamos licitarlos en los primeros meses del próximo año y, por tanto, tendremos toda la obra licitada y lanzada a realizarse) dejarán siempre un margen de tiempo y mientras se efectúa la obra se va realizando la plataforma y se avanza, para ver si puede cristalizar, en un plazo de dos o tres años, que es lo que puede llevar la obra antes de llegar a un camino crítico en el cual ya no sería posible lo que

voy a decir, si es posible que se cristalice —digo— en algún mecanismo que planteara precisamente la realización de un proyecto global, como sería el Madrid-Barcelona.

El hecho de que la alta velocidad vaya en ancho internacional condiciona tremendamente la realización, puesto que solamente se puede hacer por trayectos que sean operativos desde el punto de vista de la infraestructura ferroviaria. No podemos hacerlo, como hacen en el resto de Europa, por trayectos de kilómetros más cortos que se engranan en la línea normal y tenemos que ir a trayectos globales. Eso implicaría la necesidad de pensar si es posible articular un mecanismo de financiación, al que precisamente S. S. se refería recientemente, que hiciera viable un proyecto global y que permitiera lo que sucedió en Sevilla, que fue un planteamiento parecido. Se había decidido hacer la variante de Brazatortas y cuando se estaba llegando al límite de puesta de vía se tomó la decisión del ancho. Aquí no es un problema de toma de decisión de ancho; aquí es un problema de si estaremos en situación financiera de poder articular un mecanismo que permita la financiación de un proyecto más amplio y que, en ese caso, llevara precisamente a articular la variante en un proyecto más amplio. Si esto no es posible, tampoco es posible retrasar más esa variante; por tanto, el proyecto iría adelante.

En cuanto a la travesía polivalente, sinceramente creo que es un condicionante en la decisión Madrid-Barcelona. En el momento que se ponga la travesía polivalente, aunque eso garantiza la posibilidad de conversión, S.S. ha hecho precisamente referencia a un punto importante, a que es necesario a su vez conversión en otro conjunto de inversiones. Pero realmente hoy día existe tecnología de material que permite mantener esa situación bivalente, aunque no lo permite para trayectos muy largos la travesía. Pero en el momento en que se ponga la travesía polivalente, como estaba comentando, en esa variante, la decisión de cambiarla no puede ser una decisión de dos años o de años después, tiene que dar un margen. Por tanto, creo que ese momento de poner travesía polivalente en un momento de decisión crítica que retrasará en algunos años la decisión de cambiarla, porque no se pone una travesía polivalente y al año siguiente se vuelve a cambiar; hay que dar un cierto margen. Hay un espacio de dos o tres años que creo que es absolutamente fundamental.

Sin embargo, la travesía sí que es la garantía fundamental de que la decisión de ancho está tomada y no condiciona a ningún gobierno futuro —eso es muy importante— la toma de decisión de cambiar el ancho; deja abierta la capacidad de que un Gobierno pueda, en el momento en que lo considere oportuno, cambiar el ancho y pasar, lógicamente, a un sistema distinto, aunque, eso sí, con unos períodos temporales que vienen condicionados por la toma de decisiones.

El mantenimiento de vía ha bajado. En realidad, lo que estamos haciendo es concentrar el mantenimiento dentro de unos itinerarios que son absolutamente prioritarios; es decir, hay un conjunto de itinerarios que son absolutamente prioritarios, en eso nos concentramos, y los demás, que requieren mantenimiento, lo requieren y, si me lo permite su señoría, requieren meditación sobre la estructura

del sistema ferroviario en general. Por tanto, creo que condicionaría mucho la toma de decisiones futuras realizar procesos de mantenimiento en algunos lugares donde no sabemos muy bien lo que vamos a hacer en unos años; es un proceso cauteloso para tomar decisiones en un futuro inmediato respecto al conjunto general de la red ferroviaria.

Hay una pregunta que me hace S. S. cuya contestación yo desconozco; investigaré, pero se me ocurre una primera respuesta, porque yo lo había planteado también dentro de la Dirección General. Acceso a trenes por parte de minusválidos. Es un tema muy importante, sobre todo en cercanías. ¿Qué sucede? Que en la medida en que se está remodelando un conjunto de estaciones, y en el plan de cercanías se incluye la remodelación importante de un conjunto de cercanías, toda la remodelación de estaciones plantea la nivelación de andenes a nivel de los trenes. Se me ocurre pensar, sin haber investigado, que ésta es la razón por la cual queda incluido ahí. Este es un tema absolutamente crucial porque en cercanías plantea unas dificultades importantes en algunos accesos. Pero toda la renovación de cercanías que se está haciendo lleva precisamente el alzado de los andenes.

Podría comentar a S. S. las ayudas a empresas concesionarias y el tema del seguro de cambio, pero no está en el presupuesto del Ministerio; está en el del Ministerio de Hacienda y, por tanto, independientemente de que S. S. conoce la política tarifaria y la de autopistas que el Ministerio está intentando poner en marcha, las consignaciones concretas están en el Ministerio de Hacienda.

Respecto a obras hidráulicas, transmito a la Diputada señora De Palacio mi más profundo pesar por el hecho de que cada año los sistemas de indicadores se cambien, pero, desde luego, el objetivo no es, como decía S. S., impedir un seguimiento, sino, en todo caso, facilitarlos. Lo que pasa es que el cambio de los objetivos no siempre es tan fácil y tan inmediato como quisiéramos y se va produciendo año a año, acercándonos a unos objetivos que midan mejor lo que se intenta realizar con cada uno de los programas.

Lo que actualmente perseguimos con la definición de los nuevos objetivos es precisamente acercarnos a aquellos que están en el Plan Hidrológico; por tanto, los objetivos que se han planteado en este momento son aquellos que se encuentran más cerca de los que comprende la planificación hidrológica. Porque, además, y esto creo que es muy importante —enlaza con una pregunta que me hacía la Diputada—, el objetivo de la política hidráulica del Ministerio está en que no debe confundirse, y lo he dicho en alguna ocasión, política hidráulica con planificación hidráulica. La planificación es un planteamiento a largo plazo que puede existir o puede no existir, pero, con planificación hidrológica o sin ella, lo cierto es que todos los años se pone en funcionamiento un presupuesto y se hace, lógicamente, una política presupuestaria. Pues bien, el objetivo de la política hidráulica en el Ministerio es ir poniendo en funcionamiento todo aquello que podamos realizar, que podamos poner en funcionamiento del Plan Hidrológico que no requiera ley, porque todas aquellas cosas que requieren ley llevarán la tramitación correspondiente dentro del Plan.

Muchas de las preguntas que me ha hecho la Diputada corresponden prácticamente a otras que ya se me habían hecho. ¿Cuáles son los proyectos de emergencias de 1995 que tendrán sombra en 1996? En 1995 se han aprobado emergencias por un volumen de unos 70.000 millones de pesetas, que ha llevado a que el presupuesto de obras hidráulicas, que estaba en los 150.000 millones aproximadamente, haya pasado a unos 185.000 millones de presupuesto final, porque con una aprobación de unos 70.000 millones de emergencias se han aprobado proyectos extraordinarios por 27.000 millones de pesetas para obras hidráulicas.

Todas aquellas obras de emergencia que corresponden al decreto del mes de febrero están realizadas y todas aquellas que corresponden al decreto de agosto, la semana pasada, creo, las hemos adjudicado y, por tanto, están funcionando ya con ellas las empresas. El porcentaje que aproximadamente en este momento venimos a considerar es que una tercera parte de esas obras, desde el punto de vista presupuestario, cubrirán presupuesto de 1995 y unas dos terceras partes cubrirán presupuesto de 1996. Tenga en cuenta su señoría que le estoy hablando a una semana de haber hecho la adjudicación. Por tanto, no sabremos en algunos casos cifras concretas hasta dentro de uno o dos meses de determinadas obras, que tienen una cuantía estimativa a la hora de ponerlas en los listados, pero que luego, obviamente, cuando se realizan, cubren la parte que cubren. Pero, «grosso modo», puede considerar S. S. que una tercera parte —estoy hablando de una tercera parte exclusivamente de las del decreto de agosto, porque todas las demás ya están absorbidas— de las del decreto de agosto cubrirá presupuesto de 1995 y unas dos terceras partes cubrirán presupuesto de 1996.

Si no recuerdo mal, por no mirar papeles, el primer objetivo, que era precisamente el de déficit hídrico, donde se acumulan fundamentalmente las obras de emergencia, me parece que estaba en torno a los cincuenta y nueve mil y pico millones, unos sesenta mil millones aproximadamente, del volumen del presupuesto de 1996, en este primer objetivo. Calcule su señoría que, de los 60.000 millones, en torno a dos terceras partes de la cifra de 45.000 cubrirán parte de los 60.000. Por tanto, este primer objetivo cubre un porcentaje muy importante de la consignación presupuestaria del primer objetivo: las obras de emergencia. Digo esto contestando a la primera pregunta lo que se arrastra de emergencias de 1995.

Cumplimiento de objetivos de 1995. Eso estará en la respuesta correspondiente, como decía, que recibirá su señoría, objetivo por objetivo. Lamento no disponer ahora de los datos correspondientes, pero como el número de preguntas que se hace es tan absolutamente grande, contestaremos a partir, como decía antes, de la transcripción literal de la Cámara cuando nos llegue. Espero que en los próximos días pueda tenerlo su señoría. Le daré objetivo por objetivo la realización de 1995. El otro día di algunas cifras que, como las que tengo aquí, puedo repetírselas a S. S., aunque las recibirá lógicamente.

El volumen de infraestructuras en ejecución en el año 1995 son 299.000 millones, porque me ha hecho alguna

otra pregunta que iba referido a esto. Infraestructuras, con contratos seleccionados, en este momento, son unos 95.907 millones de pesetas. Año 1995. Infraestructuras licitadas, unos 45.726 millones de pesetas, con una paralización de la licitación desde el mes de mayo hasta este momento.

Infraestructuras a licitar, en 1995. Aquí hay que hacer una estimación, según que seamos capaces de empezar a licitar en las próximas semanas, como espero; el objetivo que nos estamos marcando en este momento es que, si empezamos a licitar en las próximas semanas, podríamos alcanzar en la primavera en torno a los 100.000 millones de pesetas, aproximadamente; quizá 150.000 millones de pesetas al llegar el verano del año que viene. Esto está sujeto a lo que podamos realizar en las próximas semanas y que sea en las próximas semanas o en el mes de noviembre cuando empecemos a licitar.

Las expropiaciones, que me preguntaba S. S., como sabe, en el año 1995 eran 13.300 millones y en el año 1996 la cifra que está consignada es unos 14.000 millones aproximadamente.

Desaladoras. Dentro de las obras de emergencia, hay una desaladora que está incluida como obra de emergencia, que es la desaladora de Ceuta, que se encuentra dentro de los 45.000 millones que comprendía el decreto. Fuera de esos 45.000 millones, está el acuerdo del Consejo de Ministros, que S. S. conoce, en el cual se plantea la necesidad de articular una política de desaladoras con las administraciones territoriales y que básicamente tiene dos grupos de desaladoras: las desaladoras de Cádiz y Sevilla son dos desaladoras que tienen la idea de ser desaladoras móviles. Creemos que tanto el problema de abastecimiento de la Bahía de Cádiz como el de Sevilla son problemas que, aunque tienen carácter estructural, están tremendamente agudizados por la situación que vivimos. Pero hay obras de infraestructura, sobre todo en la Bahía de Cádiz, capaces de solucionar los problemas de abastecimiento de la Bahía en situaciones normales e incluso en situaciones extremas, como en las que estamos en estos momentos. Por eso creemos que las desaladoras, en estas dos zonas, pueden, a partir de determinados momentos, ser trasladadas a otras partes del territorio nacional y no tener aplicación dentro de Cádiz y Sevilla. Esa es la razón fundamental por la cual el Ministerio dice que sean realizadas por las confederaciones hidrográficas y, por tanto, que sean éstas las que planteen la construcción de las dos desaladoras, trasladando la amortización, según la Ley de Aguas, exclusivamente de los años que sean utilizadas por los ciudadanos de Cádiz o de Sevilla, y llevándolas posteriormente a otras partes del territorio, que puede imaginar S. S. con facilidad donde puede ser. En la realidad política de dentro de unos años, veremos si se trasladan o no. En este momento, la idea es trasladarlas.

Por el contrario, las desaladoras de Málaga y de Almería, en nuestra opinión, pueden ser perfectamente realizadas por la iniciativa privada, perfectamente amortizadas por los procesos de mecanismos de precios a asumir por los ciudadanos de las correspondientes zonas e incluso perfectamente subvencionadas a través de los fondos co-

munitarios, lo cual llevaría a que el ciudadano de Málaga o de Almería, a la hora de amortizar, tuviera unas subvenciones comunitarias que le redujeran en un porcentaje bastante grande la cuantía de amortización. Si me lo permite S. S., yo creo que tendría una reducción de los procesos de amortización inferiores, pagarían menos, que si se aplicara la Ley de Aguas.

Esta es la filosofía que hay que convenir con las autoridades territoriales. Como S. S. conoce, estamos en contacto con las alcaldías correspondientes y los ayuntamientos de cuatro ciudades y diseñando unos convenios correspondientes, que esperamos formalizar en breve para llevar adelante las políticas de desalación que este país necesita.

Aguas subterráneas. No tengo más remedio que sonreír cuando S. S. se refería a las aguas subterráneas, porque tenemos una especie de maleficio. No sé si somos los malos en aguas subterráneas, pero, en cualquier caso, no nos conseguiremos quitar esa especie de losa de que no nos interesan, que no nos preocupamos de las aguas subterráneas. Su señoría permitirá que yo discrepe profundamente. Estoy convencido de que el Ministerio de Obras Públicas cuenta con uno de los equipos más cualificados en agua que existen en este momento en el país, con competencias de gestión en la administración de obra hidráulica. Me duele tremendamente, no S. S., por supuesto, que en algunos foros se considere que hay mala intención respecto a las aguas subterráneas. ¿Qué sucede? Pues que tenemos un defecto, y S. S. sabe que lo hemos dicho muchas veces, y es que para nosotros el agua subterránea es una parte del ciclo general. Por tanto, hay un conjunto de actuaciones de política hidráulica, no tanto con reflejo presupuestario, donde creo que se refleja precisamente, y he hecho referencia a algunas de ellas, la necesidad de declarar sobreexplotados un conjunto de acuíferos, con todo el problema que eso conlleva, y concretamente en Almería acabamos de dar un paso en esta dirección que es fundamental; que tenemos en este momento los acuíferos absolutamente sobreexplotados, pero es la cuenta corriente que tenemos y estamos tirando de ella; que es muy difícil, en este momento, tomar decisiones en el corto plazo sobre los acuíferos, pero que será absolutamente necesario, en la medida en que la sequía empiece a disminuir, que alguna vez pasará, hacer frontalmente una política de recuperación de nuestros acuíferos, la cual nos llevará a tomar decisiones en algunos aspectos, incluso, si me lo permite S. S., siendo extremo, mantener medidas de sequía, a efectos de poder recuperar acuíferos. Hasta este momento, hemos realizado tal volumen de acuíferos y hemos alumbrado aguas subterráneas, como SS. SS. saben, en tal volumen, que será uno de los objetivos prioritarios de cualquier Gobierno, a partir de que la sequía empiece a remitir.

En este momento, lo mejor que podemos hacer es vigilar que el conjunto de pozos que se realicen estén perfectamente controlados y seamos —y esto me parece muy importante— capaces de cerrar una gran cantidad de pozos en los próximos años, en la medida en que el proceso de sequía vaya reduciéndose.

Sin embargo, la política del Ministerio, desde el punto de vista de las aguas subterráneas, está perfectamente re-

cogida a largo plazo, en un libro que S. S. conoce perfectamente y que fue planteado de forma nada fácil, porque S. S. sabe cuán difícil es la convivencia en el tema de las aguas subterráneas, por el Ministerio de Industria y el de Obras Públicas. Fue un esfuerzo muy importante de ambos ministerios para consensuar una política de aguas subterráneas en el largo plazo, que enumera un poco las grandes líneas sobre las que hay que actuar en aguas subterráneas.

Respecto a nuevas obras, ya he dicho antes algunas cosas, pero resumo que es cierto, y estoy de acuerdo con S. S., que los decretos-ley no pueden ser un instrumento de puesta en funcionamiento del Plan Hidrológico. Ya nos gustaría a todos poder disponer de un plan hidrológico, éste o cualquier variante de éste, pero sí creo que hay una cuestión importante: mientras la planificación no cristalice en un plan hidrológico que tenga unas líneas a largo plazo, de año a año, para la política hidráulica, es necesario que la política hidráulica mantenga una coherencia con lo que está formalizado, por lo menos a nivel de gobierno, incluso de anteproyecto, porque ni el gobierno lo tiene aprobado todavía, con las líneas generales que están en el plan hidrológico. Nuestra idea, desde el punto de vista de la política hidráulica, es ir realizando todas aquellas medidas del plan hidrológico que podamos hacer que no requieran ley. Por tanto, difícilmente podríamos ir haciendo una política hidráulica al margen del plan hidrológico.

Puede haber algunas obras nuevas que sean más o menos conflictivas, porque tienen determinadas conexiones o determinados pensamientos sobre posibles trasvases, pero casi nadie —yo por lo menos no conozco a nadie que se plantee obras nuevas en los lugares donde hay verdadera cantidad de obras nuevas, sobre todo de regulación en las grandes cuencas— las ve desde el punto de vista del trasvase. Casi todo el mundo que pide obras nuevas o que ve obras nuevas que se van a poner en funcionamiento nunca las ve desde el punto de vista de la posibilidad de trasvasar, sino de la posibilidad de acumular agua en un proceso de regulación con vistas a posibles ampliaciones de regadíos, etcétera.

Quizá en esta línea la política del Ministerio, como S.S. conoce bien, va fundamentalmente a ralentizar al máximo, y de hecho lo ha hecho en los últimos años, la puesta en funcionamiento de nuevos regadíos e incidir en su mejora. Lo cierto es que la fundamentación última de las obras nuevas no está, aunque muchos le quieran dar ese objetivo, en nuevas actuaciones de regadío, sino en regular determinadas cuencas. Y a partir de ahí tener disponibilidades hídricas para muchas cosas que plantea la capacidad de regulación de un río, entre otras, y en su momento, tener la posibilidad de optar políticamente por realizar determinados trasvases. Por lo tanto, las obras, aunque algunas de ellas pueden ser planteamientos que tengan en sí ideas de trasvase, no persiguen eso.

Es cierto que algún decreto último ha realizado algún planteamiento, pero si S. S. se refería a la conexión del ATS con el Guadiana responde fundamentalmente a dos razones: Una, el problema de abastecimiento y de suministro de agua a la cuenca del alto Guadiana, donde S. S. co-

noce perfectamente la situación que existe, y dos, lo que me parece muy importante, y yo habría sido partidario de haber hecho alguna cosa más, desarrollar una infraestructura hidráulica básica de este país que me parece una de las más fructíferas y más rentables, desde el punto de vista de todas las obras hidráulicas, y es el ATS.

La inversión realizada en el trasvase Tajo-Segura como gran obra de infraestructura, con los desarrollos que implicará, porque es una obra sin terminar, es un esqueleto al que tendrán que desplegarse determinadas obras de infraestructura que no deberían hacerse, y estoy de acuerdo con S. S., por decreto-ley, pero que en grados de urgencia como lo del Guadiana, lo hemos planteado. Había otros posibles desarrollos que S. S. tendrá *in mente* y que el Ministerio también tuvo *in mente* y que no hizo, aunque no voy a entrar en ello. Pero creo que el esqueleto del Tajo-Seguro es fundamental para la política hidráulica de este país. Su desarrollo será fundamental en la política hidráulica futura de país. Es quizá la obra hidráulica de mayor grado de rentabilidad de este país.

Si analizáramos la tasa interna de retorno del trasvase Tajo-Segura y estudiáramos la tasa interna de retorno de otras muchas obras de infraestructura del país, como estableciéramos criterios de a partir de qué TIP tienen lógica, nos encontraríamos con verdaderos problemas a la hora de seleccionar muchas de las obras hidráulicas que hemos hecho, que estamos haciendo o que haremos en el futuro. Por lo tanto, para finalizar esa obra tenía la justificación de aprovechar una obra ya hecha e inyectar agua a un territorio medioambientalmente muy sensible, Tablas, y desde el punto de vista de abastecimiento, muy débil, como es el caso de Ciudad Real.

Hay otra obra que no es realmente un trasvase, pero es una conducción de gran envergadura, que está precisamente en las obras de emergencia y que tiene una importancia trascendental, que es la conducción de Picadas-Toledo. Es una obra de una envergadura importante que debe llevar al ánimo de los ciudadanos españoles la necesaria concertación y convivencia en los temas del agua, a la hora de administrar recursos escasos en territorios que tienen dotaciones distintas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, en un turno de réplica, el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Quiero agradecer las contestaciones que ha dado el Secretario de Estado y recordarle que para las contestaciones por escrito —no tanto en mi caso, pero sí en el de obras hidráulicas son muy necesarias— hay un plazo de 72 horas a partir de esta comparecencia para poder poder llevar a cabo las enmiendas necesarias. Por lo tanto, no sé la fórmula, pero sí es preciso que en 72 horas tengamos esas contestaciones.

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

La señora **DE PALACIO VALLE-LERSUNDI**: Deo dar las gracias al Secretario de Estado.

Lo que haré será remitir un resumen de las cuestiones planteadas y pedirle las contestaciones.

Por supuesto, coincido en las líneas generales de lo que ha dicho en cuanto al uso del agua, pero sabe muy bien que la Ley de 1980 dice lo que dice, si hablamos del Tajo-Segura. El decreto-ley no sé quién lo ha redactado, pero es un semillero de futuros problemas. Espero que en la tramitación en esta Cámara se puedan incorporar las enmiendas que eviten futuros conflictos. Porque no se hace referencia, por ejemplo, a los 200 hectómetros cúbicos que están reservados para Almería; no se sabe si es que se suprimen en esa disposición final que dice que todo lo que no está ahí desaparece. No voy a hacer ahora un debate sobre el decreto-ley en cuestión, pero en este caso concreto no es sólo que un trasvase se haga por decreto-ley, sino que el decreto-ley, desde el punto de vista jurídico, no se tiene de pie y desde el punto de vista técnico adolece de enormes carencias.

No sé si sabe el señor Secretario de Estado que estamos esperando todavía en esta Cámara que nos remitan el proyecto en el cual se basa este decreto-ley. Lo hemos pedido en el mes de agosto y todavía no nos ha llegado y sorprende que una obra de tanta envergadura se haga no sólo por decreto-ley, sino que además no nos remitan ni tan siquiera el proyecto al cabo del mes y pico, agarrándose a plazos que no tienen demasiado sentido, cuando estamos hablando de cosas de tanta urgencia. Esperamos que en su tramitación como proyecto de ley en esta Cámara seamos capaces entre todos de perfeccionar el texto, que es claramente mejorable.

Por parte del Grupo Popular lo único que queremos es que salga de la manera más correcta y más debatida entre todas las fuerzas políticas para evitar futuros conflictos. Y, a partir de ahí, seguir adelante.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Secretario de Estado, ¿algo que añadir?

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Sólo que agradecería a SS. SS. que nos remitan un listado de preguntas, porque nos facilitarían el trabajo. He tomado a vuela pluma algunas, pero seguro que o no las he tomado con precisión o no están bien tomadas. Si nos las remiten, nos será mucho más fácil, a efectos de cumplir el plazo al que se refería S. S.

Respecto al decreto, lo conozco perfectamente porque estuve en su gestación durante semanas y sufrí todos los avatares del momento político en que estaba. En mi opinión, este decreto no debería ser simplemente discutido y convalidado en la Cámara, sino convertido en proyecto de ley y mejorado. (**Varios señores Diputados: Ya lo está.**) Es un decreto con muchas posibles ramificaciones y, por tanto, sin ninguna duda, es mejorable y, sobre todo, lo que es mucho más importante, mejorable si se basa en un acuerdo de las fuerzas políticas, ya que es un tema tremendamente sensible.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que había solicitado la compare-

cencia, no tiene ningún representante en la sala. En consecuencia, damos por terminada esta comparecencia y agradecemos la presencia del señor Zaragoza.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE TRASMEDITERRÁNEA. A SOLICITUD DEL GRUPO POPULAR (Tarrafeta Puyal). (Números de expedientes 212/001666 y 212/001731.)**

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos nuestra sesión de trabajo con la última comparecencia en el día de hoy, que es la del Presidente de Trasmediterránea, don Luis Tarrafeta Puyal, a petición del Grupo Popular. Como creo que es la primera vez que asiste a esta Comisión, por lo cual le damos nuestra más sincera bienvenida.

Sin más preámbulos, pasamos a ceder la palabra a doña Ana Mato, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **MATO ADROVER**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia del Presidente de la Compañía Trasmediterránea ante esta Comisión para que le planteemos algunas cuestiones referidas fundamentalmente al proyecto de Presupuestos presentado para el año 1996 y, lógicamente, algunas precisiones sobre la ejecución del Presupuesto de 1995 que nos son necesarias para conocer la evolución habida.

Quería recordar como primera premisa el marco en que nos estamos moviendo. Un marco comunitario de liberalización del sector de transporte marítimo que se programa de acuerdo a un calendario, que va abriendo sucesivos segmentos del mercado hasta 1999 y que puede colocar, lógicamente, en una situación delicada, si no se está preparado para ello, a un sector habituado a operar en un entorno proteccionista y con unos costes que no son excesivamente competitivos.

Asimismo, es conveniente tener en cuenta la situación específica a que se enfrenta la Compañía Trasmediterránea. En concreto, quería hacer referencia al contrato con el Estado en el contexto de un mercado abierto en competencia con operadores privados. Según nuestros datos, este contrato está ya denunciado oficialmente, por lo que no se producirá la prórroga automática del mismo una vez finalizado su período inicial de vigencia el 31 de diciembre de 1997.

Los objetivos que marca el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente implican la realización de las oportunas adaptaciones del régimen económico del contrato y una clarificación de las cuentas de la Compañía, que deberá adoptar las decisiones de gestión necesarias tendentes a garantizar el mantenimiento y, si es posible, el incremento de su cuota de mercado actual en un contexto de progresiva liberalización y competencia, contexto al que me he referido anteriormente, que puede implicar —estoy citando un texto del Ministerio— una búsqueda de mercados en ámbitos exteriores a su campo tradicional de actividad.

Con estas indicaciones, que, como le he dicho, provienen de un documento oficial del Ministerio de Obras Pú-

blicas, Transportes y Medio Ambiente, y antes de empezar a analizar pormenorizadamente el proyecto de Presupuestos, nos gustaría nos aclarase cuáles son las adaptaciones que se están realizando, y las que se realizarán en un futuro, así como si tienen alguna repercusión presupuestaria en el proyecto de Presupuestos de 1996 que nos han presentado.

También nos gustaría que nos aclarase las clarificaciones en las cuentas: cuáles son precisas y si se han realizado ya para el año 1995 o se harán para 1996.

Asimismo, querríamos saber qué modificaciones se han adoptado en relación con la gestión —como mandaba el Ministerio— para garantizar el mantenimiento de la cuota de mercado, qué otro tipo de actuaciones dirigidas a este fin se están desarrollando y qué reflejo tienen en el Presupuesto de 1996. Porque me da la impresión —luego lo comentaremos—, a la vista del proyecto, de que es un Presupuesto continuista un poquito a la baja, pero que no incluye ninguna medida un tanto arriesgada para afrontar el futuro y ser más competitivos con el resto de las empresas.

En cualquier caso, se hace mención también en el informe del Ministerio a la búsqueda de mercados en ámbitos exteriores a su tradicional campo de actividad. Nos gustaría saber qué mercados y en qué ámbitos exteriores se prevé actuar.

Si le parece, pasamos al detalle de las cuentas correspondientes a 1995 y 1996. En primer lugar, vemos una partida de ventas que tiene un incremento para 1996 no muy exagerado, de 900 millones de pesetas, del que nos gustaría conocer el origen y, lo que es más importante, si se van a cumplir o se están cumpliendo las previsiones de ventas para 1995, puesto que en caso contrario podría ser que esta cifra que se prevé para 1996 pudiera sufrir también alguna desviación.

También se aprecia una ligera reducción de gastos de personal y nos gustaría saber a qué es debida, si va a continuarse por esa línea o si considera usted que nos encontramos con la plantilla óptima para la Compañía Trasmediterránea.

En cuanto a gastos financieros, cuando todas las partidas se están reduciendo, aunque sea mínimamente, nos encontramos con que hay un incremento de casi 200 millones en gastos financieros. En 1995 eran 1.400 millones y, en 1996, 1.600 millones. Como ve, le estoy dando cifras muy aproximadas por no decir el dato exacto.

Esta cifra nos resulta más sorprendente todavía cuando se había comenzado una reducción. En el año 1994, la cuantía era de 1.700 y en 1995 se pasó a 1.400 millones de gastos financieros. Sin embargo, hemos retomado el camino del endeudamiento y volvemos a pasar de unos gastos financieros de 1.400 a 1.600 millones de pesetas.

Nos gustaría saber si también puede ser debido a que los gastos en 1995 han superado las previsiones y, por tanto, ha habido que recurrir a un endeudamiento para mantener los beneficios. Quisiéramos que nos aclarase esas partidas.

El resultado negativo de actividades ordinarias se reduce en mil millones de pesetas. Nos gustaría saber la causa de esta disminución, máxime si tenemos en cuenta

que se incrementan los acreedores a largo plazo, que pasan de 11.000 a 13.000 millones de pesetas para el año 1996.

Para 1996 no se consigna, no obstante, ninguna subvención a la explotación. Tampoco hay ninguna aportación de capital y nos gustaría saber cuál es el motivo de que no haya subvención a la explotación en este Presupuesto.

No nos gustaría pensar que se trata simplemente de una operación de imagen, de presentar un presupuesto sin gastos de explotación para ir ajustándose al futuro porque se prevea que no se van a aprobar estos Presupuestos o, lo que es más grave, que ustedes piensen pedir un crédito extraordinario por el déficit que se plantea en el presupuesto de Trasmediterránea, ya que ustedes no han recurrido o no tienen este año una subvención a la explotación. En cualquier caso, nos gustaría que nos explicase el motivo de la falta de esa subvención a la explotación.

Además, ustedes prevén 500 millones de pérdidas en actividades ordinarias. Nos gustaría saber cuál es la causa de la disminución de esas actividades ordinarias, que pasan de 1.500 a 500 millones de pesetas, porque a la vista de las cifras tampoco sabemos exactamente de dónde proviene ese ahorro en el resultado de las actividades ordinarias previsto en mil millones de pesetas.

Como le decía al principio, nos parece que con esta previsión de cuentas que ustedes presentan no es probable, salvo que lo estén llevando a cabo de otra manera o mediante unas inversiones sobre las que luego le preguntaré, que logren los objetivos previstos por el Ministerio en el documento que le he leído anteriormente.

En cuanto a las partidas de instalaciones técnicas y maquinaria, con un gasto de 3.800 millones —éstas son preguntas un poco más concretas—, nos gustaría que nos facilitara el detalle de las mismas, lo mismo que para el inmovilizado material.

En cuanto a financiación ajena, ustedes prevén préstamos de otras empresas por valor de 4.700 millones de pesetas. Nos gustaría saber qué significa esta partida, qué empresas son las que van a hacer esa financiación ajena y, si es así, a qué interés y en qué plazos se va a pagar esa deuda.

También nos gustaría un detalle del incremento del inmovilizado inmaterial, así como conocer el porqué de la reducción de existencias, que pasa de 24.000 millones a 19.000 millones para 1996. Nos gustaría conocer los motivos para esta reducción de existencias, porque es una reducción bastante amplia y, sin embargo, los aprovisionamientos, en comparación, descienden muy poco, por lo que, repito, nos gustaría conocer los motivos de esa reducción de existencias y su significado.

Asimismo, disminuye en 1.000 millones la previsión para riesgos. Nos gustaría saber los motivos de esta disminución y el grado de cumplimiento de la partida presupuestaria para esto en 1995.

Finalizo con cuatro cuestiones concretas. En primer lugar, quisiéramos que nos informara sobre el presupuesto, el funcionamiento y la situación económica de las filiales Schembri y La Naviera Mallorquina, así como sobre las previsiones de futuro de estas dos compañías.

También nos gustaría que nos facilitara información sobre las notificaciones que tenemos del fletamiento a los turcos del buque J. J. Sister, fletamiento que, al parecer, se ha realizado sin las medidas cautelares necesarias para garantizar los compromisos económicos adquiridos y cómo se refleja esa falta de pago, que parece ser que se ha producido, en las cuentas de 1995 y 1996. ¿Qué previsión tienen de que se cumplan los compromisos?

Por último, nos gustaría que nos facilitara información sobre el plan de flota y el plan de nuevas inversiones. Si está prevista la compra de algún buque nuevo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el Presidente de Trasmediterránea.

El señor **PRESIDENTE DE TRASMEDITERRANEA** (Tarrafeta Puyal): Voy a tratar de contestar a todas sus preguntas; si alguna no la he podido recoger, le ruego que me lo indique, como también le pido por favor que si en algún caso no dispongo de información suficiente para poder contestarle, me permita responderle por escrito en su momento.

Efectivamente, los Presupuestos para el año 1996 se presentaron en su momento, pero pueden experimentar alguna modificación a la vista de lo que está sucediendo en este ejercicio de 1995. Desde luego, el objetivo de la actividad de la Compañía Trasmediterránea es irse adaptando de forma paulatina a los requerimientos que impone el marco comunitario que usted ha expuesto en lo que se refiere a la liberalización de los tráficos marítimos, que indefectiblemente se producirá el 1 de enero de 1999.

Lamentablemente, como usted ha indicado muy certamente, nos encontramos en una situación en la que los costes de nuestra Compañía en este momento no son los más adecuados para iniciar una política agresiva de captación de mercados o de ocupación de cuotas de mercado, de consolidarnos en determinadas posiciones. En este sentido, es preciso hacer un esfuerzo para que los costes de la Compañía Trasmediterránea se asemejen en todo lo posible a los de nuestros competidores actuales, de los que no estamos demasiado lejos, y, sobre todo, a los de nuestros competidores potenciales, que serán navieros absolutamente preparados y que van a querer ocupar una parte del mercado y del tráfico español.

Por tanto, la situación se enmarca, por un lado, en esta necesidad de ir ajustando la actividad económica de la Compañía, teniendo en cuenta en su adaptación a los nuevos esquemas de funcionamiento en los que vamos a entrar muy pronto y, por otro, en la denuncia del contrato con el Estado, cuya cláusula tercera indicaba que, en caso de que no se produjera su denuncia dentro de este mismo ejercicio, quedaría prolongado dos años, es decir, hasta 1999. El Gobierno, finalmente, por acuerdo del Consejo de Ministros de mayo de este año, consideró conveniente denunciarlo y, en consecuencia, expirará, sin ninguna posibilidad de prórroga, el 31 de diciembre de 1997. Por tanto, la Compañía dispone de este período —desde esta fecha hasta el final del ejercicio de 1997— para entrar directamente en un proceso de ajuste y adaptación a las condicio-

nes que supondrá una competencia bastante más dura y más agresiva que la que tenemos ahora, sin que ello quiera decir que no vayamos notando la agresividad de otros operadores y de otros competidores.

Por otra parte, no sólo se ha producido este hecho, que es un acontecimiento absolutamente importante para la Compañía, como lo fue en su momento la firma de este contrato, sino que también ha sido modificado en su contenido. Sabemos que va a finalizar el 31 de diciembre de 1997 y se sabe también que las aportaciones habituales que el Estado otorgaba a la Compañía se van a ver reducidas de forma bastante drástica. Es decir, el Estado quiere que, dentro de dos ejercicios, la Compañía se sitúe en condiciones de competir y que, además, lo haga contando con un mínimo de aportaciones del erario, de aportaciones presupuestarias. En este sentido, dentro de las aportaciones, a las que ahora me referiré con más detalle, había una, llamada premio de gestión o retribución de la Compañía, que, *grosso modo* —tenía una fórmula de cálculo bastante alambicada—, se calculaba aplicando un determinado porcentaje sobre la cifra total de ingresos. Ese porcentaje, hasta ahora, ha sido del 8 por ciento; desde junio de este año va a ser del 1 por ciento. Digo esto para que S. S. se haga una idea de la repercusión de la importancia que puede tener sobre los resultados de la Compañía. Siendo los ingresos, más o menos, del orden de 30.000 millones, un 8 por ciento supone 2.400 millones y el 1 por ciento supone trescientos y pico. Esta es una restricción importante y fundamental con la que se tiene que enfrentar la Compañía desde este mismo ejercicio. No sólo no va a contar con ayuda del Estado a partir de 1997, sino que desde este mismo momento la ayuda, la aportación presupuestaria que le proporciona, va a ser bastante inferior de lo que ha venido siendo hasta ahora.

La adaptación de los costes, lógicamente, tiene que basarse en los dos componentes fundamentales de un negocio como es el naviero, que son las inversiones y el personal. No es ningún secreto decir que en Trasmediterránea el personal es excesivo para el volumen de actividad y la capacidad para obtener ingresos que tiene en este momento. Durante bastante tiempo se ha hecho una política de disminución paulatina del número de empleados, siempre voluntaria, como es lógico, habida cuenta de que, en última instancia, la aportación del Estado garantiza el equilibrio de la cuenta de resultados, de la cuenta de pérdidas y ganancias, y no procedía ningún tipo de acción delante de los empleados. Ha habido un sistema basado fundamentalmente en jubilaciones anticipadas, un plan de bajas incentivadas, que, como es lógico, a medida que se ha ido llevando a cabo ha hecho que el colectivo restante quedara cada vez más rejuvenecido, en la medida en que, como digo, todas las personas que estaban próximas a los 60 ó 65 años, en edad de ser prejubilados, accedían a este tipo de vías y, lógicamente, el colectivo que quedaba era aquel que, por el momento, estaba bastante alejado de esta edad y de esta situación, lo que hace que en este momento tengamos una plantilla excesiva —ya digo que no hay por qué ocultar que es así— y en un nivel de edad en el que este tipo de actuaciones sirven de muy poco. Por tanto, hay que

pensar en acciones de otro tipo, como pueden ser las jubilaciones incentivadas, creando un fondo, una bolsa a la que puedan acogerse otros empleados que estén en esa edad y que puedan considerar esto interesante. Después, al final, me hace usted otra pregunta que enlaza con ésta, que es el plan de inversiones que se piensa desarrollar, y me voy a permitir traerla aquí, sin perjuicio de que después volvamos a explicarlo de forma más detallada, si usted lo quiere así.

Por lo que respecta a las inversiones en flota, uno de los problemas que tiene, aunque sea un problema paradójico, es que su capacidad de competir queda disminuida por el hecho de tener una flota yo diría que extraordinariamente joven. Es una flota que, en relación a la de cualquiera de sus competidores, es abrumadoramente más potente y desde luego abrumadoramente más moderna, pero esto que garantiza una continuidad y un futuro a medio y largo plazo, a corto plazo supone una carga financiera importante en la medida que al ser el valor de los buques muy alto, la carga financiera que aparejan es también muy elevada y la amortización lógicamente también lo es. Aquí quiero señalar que Compañía Trasmediterránea siempre ha practicado una política muy conservadora, en el sentido de que lejos de dilatar los períodos y los plazos de amortización de manera que esos costes anuales quedaran diluidos, lo que se ha hecho es traerlos sobre los ejercicios actuales y no enmascarar su verdadera cuantía, como digo, trasladándola hacia ejercicios más alejados en el tiempo. Prueba de ello es que lo que son ferries convencionales, buques de carga y pasaje, para los que habitualmente en cualquier naviera su período de amortización son veinticinco años, más o menos —estoy hablando de cualquier naviera en cualquier país—, la Compañía Trasmediterránea los amortiza en 16,6 años; es decir, hay una actualización que permite que el valor de la flota, en libros, sea inferior al valor del mercado. Esto quiere decir que esa política cautelosa hace que, siendo un balance muy consolidado, muy sólido, todavía su firmeza quede más acusada en la medida de que en la venta el valor de los buques produciría una obtención de resultados superior a la que se podría seguir de los libros e inventario.

En este sentido, el plan de la flota es no hacer nada más que aquello que estaba ya contratado y centrar todo el esfuerzo en adaptaciones y transformaciones de la flota actual, pero sin entrar en nuevas adquisiciones, porque no son necesarias.

Con este diseño, se va a continuar en los próximos años, hasta 1997, que es la fecha a la que tienen que referirse todas las acciones, en la medida en que es el momento en que acaba el contrato, ya que no podría de ninguna manera pensarse en que se puede incurrir en inversiones en las que no esté absolutamente claro quién va a ser el que finalmente tendrá que soportar los costes que llevan aparejadas.

En este sentido, las inversiones, tal como se han diseñado y como se van a efectuar, consisten en incorporar como nuevas adquisiciones dentro de este ejercicio el buque Alcántara, que es un «fast-ferry» que ha sido construido en Bazán, y al año que viene otro de esa misma serie, posiblemente su nombre será Alhambra, para incorpo-

rarlo, uno, a la flota de Baleares, y otro a la flota del Estrecho.

Aparte de esto, va a haber importantes transformaciones, unas en el Villa de Agaete, y otras en el Juan J. Sister, que es el buque que está haciendo el trayecto Cádiz-Canarias, que es mixto, carga y pasaje, y se trata de hacerlo más confortable para el pasaje y atraer éste a una línea que tuvo mucha tradición y mucho prestigio para la Compañía, además de ser una fuente muy saneada de ingresos, y que no diré que sea un buque inhóspito pero no responde a las calidades o las cualidades que debe tener para hacer atractivo un viaje de más de cuarenta horas. En este sentido, creemos que con una inversión moderada se puede volver a conseguir este tipo de pasajeros, que nunca debió perderse en mi opinión.

Con respecto a todas las demás inversiones, son en cumplimiento de normas. A raíz de los trágicos acontecimientos que ha habido con algunos ferries, que recuerdan perfectamente, y a pesar de ser ya bastante dura la política y las exigencias que había en cuanto a la seguridad de los buques de pasajeros, entendemos que se van a hacer todavía mayores. Precisamente hoy se está celebrando en Londres una conferencia en torno a estos problemas, de la que sin duda alguna va a salir un refuerzo en las medidas de inspección, de vigilancia, de adaptación a todos los requerimientos y a todas las normas a que obliga la seguridad y el cuidado del pasaje. En este sentido, yo estoy haciendo una evaluación de lo que se ha presentado como plan de inversiones ante el Ministerio de Economía —primero, al Consejo, para su aprobación, y, a continuación, a la Dirección General del Patrimonio— y el total de las inversiones que se prevé efectuar en el trienio, en los tres años actuales y los dos siguientes, está en torno a los 12.000 millones de pesetas, de los cuales casi 7.000 son debidos a la compra de estos buques rápidos, y un 28 por ciento, que son 3.300 millones, será para el cumplimiento de normas y medidas de seguridad.

En estas condiciones, uno de los reproches que ha hecho S. S. es que el presupuesto de 1996 no es arriesgado. Verdaderamente entendemos que se trata más bien de consolidar posiciones en el mercado nacional que ya son muy competitivas, y no tanto en iniciar aventuras que, como luego tendremos ocasión de ver, no han sido lo satisfactorias que en un principio se pensaban que pudieran ser. En cuanto a esa defensa de los mercados nacionales, una es esa transformación que ya he dicho del Juan J. Sister, en la línea Cádiz-Canarias, y otra, también muy importante, es la defensa que vamos a tratar de hacer de nuestra posición de mercado en el *pull* de Tánger. Como ustedes saben, hay cuatro compañías que actúan en régimen de *pull* que es un *pull* de ingresos, en la línea Algeciras-Tánger, son dos marroquíes y dos españolas, son Innasa y Compañía Trasmediterránea, por la parte española, Limadet y Comarit, por la parte marroquí.

En este momento, puedo decir que el buque que nosotros tenemos incorporado a ese *pull* es inferior al de los demás socios del mismo. Hasta ahora, el techo de que se nos haya permitido, obteniendo la cuarta parte de los ingresos del *pull*, ofrecer menos del 25 por ciento de la capacidad de

ese *pull*, es una situación que puede prolongarse durante algún tiempo, pero no todo el tiempo. En esto entendemos que bien porque el *pull* siga y se nos obligue a poner un buque igual que los demás, o bien, como también es muy fácil, que el *pull* finalmente se disuelva, en cuyo caso sería todavía más necesario, tenemos la obligación de contar con una unidad operativa que en aquella línea sea por lo menos de tanta calidad y capacidad como lo son las demás de la zona.

En este momento, como decía, tanto en cuanto al número de pasajeros que podemos llevar, como al número de vehículos, como a los metros lineales de carga, estamos bastante alejados de lo que pueden hacer nuestros competidores. Se va a seleccionar un buque, uno de la serie Canguro, que parece que son los más idóneos y los más capacitados para ese tráfico, y se va a proceder a una gran transformación, de manera que si las cosas salen como está previsto, en el próximo marzo-abril, pueda quedar incorporado a la línea en la cual podemos consolidarnos ya de manera definitiva, bien si el *pull* sigue, porque nadie podrá decir que estamos aportando un buque de características inferiores a los demás como, si no sigue, que también es una cuestión que hay que prever, porque ya tendremos un buque capaz de competir con todos ellos.

La previsión de ventas se ha hecho de acuerdo con unos supuestos que se establecen cada año y para cada línea se considera que puede haber unos aumentos o disminuciones de tráfico. En este caso, yo no quisiera aprovechar esta circunstancia para lanzar o por lo menos advertir de una cierta queja que puede tener Compañía Trasmediterránea respecto a algunos imponderables que han afectado bastante seriamente su obtención de ingresos en este ejercicio, y que es posible, aunque no sería deseable, que lo pudieran hacer en los próximos años. Me estoy refiriendo al conflicto pesquero que todos ustedes conocen perfectamente que se ha desencadenado a lo largo de este año, desde el mes de mayo, y que ha afectado de forma bastante clara a la obtención de ingresos de Compañía Trasmediterránea en esa zona, sin que, como es lógico, tuviera la Compañía nada que ver con una discusión entre la Unión Europea y el Gobierno marroquí, o el Reino de Marruecos, sobre el uso y la capacidad de extracción en sus caladeros.

Las primeras evaluaciones y cálculos que hemos efectuado indican que las posibles pérdidas estimadas por esta disminución de tráfico, a la que me referiré luego, están oscilando entre un mínimo de 400 millones y una cifra que entendemos más razonable y más aproximada a lo que verdaderamente ha sucedido, en torno a los 780 millones. Creemos que ésta es una pérdida de ingresos absolutamente inmerecida porque, en caso de que los acontecimientos se hubieran desarrollado de otra manera y no hubiera habido el bloqueo del puerto de Algeciras, gran parte de estos tráficos que se han desviado en otra dirección no lo hubieran hecho y Compañía Trasmediterránea, como compañía implantada en esa zona, se hubiera beneficiado de estos tráficos.

Hay que decir que para las compañías españolas que operamos en esa línea, Isnasa y Compañía Trasmediterránea, el problema ha sido mucho mayor, porque hemos

sido los que hemos tenido que soportar estas pérdidas, ya que las compañías marroquíes has establecido líneas, a través del Gobierno marroquí que las ha propiciado, desde el puerto de Tánger, no con Algeciras, como era lo habitual, sino con Port Vendres, Sète y Marsella, con cuatro buques.

Las pérdidas que consideramos que están absolutamente consolidadas y que son perfectamente comprobables son: 238 vehículos, 2.659 camiones y 2.713 conductores. Es lo que han llevado a estos buques marroquíes hacia esos puertos, siendo absolutamente originales e inéditos, porque no eran tráficos convencionales y han surgido con la realidad de que la línea Tánger-Algeciras estaba bastante impracticable.

Con esto quiero decir que los ingresos de la Compañía este año se van a ver mermados, no solo por esto, ha habido también otros acontecimientos y éste es muy importante; como han podido ver por las cifras, una disminución de ingresos, sólo en esa línea, del orden entre 400 y los 780 millones tiene un impacto notable sobre el ingreso global de la Compañía y, como es lógico, también sobre el resultado a fin de ejercicio. En este sentido, las previsiones de ventas pueden quedar disminuidas en esta magnitud y el único interrogante sería saber si va a suceder lo mismo durante el año próximo. Vamos a pretender considerar, en la medida en que la Compañía pueda delante de los foros y de las instancias que sean necesarias, que es una situación que no puede prolongarse por más tiempo. Nos gustaría volver a la posición anterior y en este caso creo que no deberíamos modificar, por lo menos sustancialmente, las cifras apuntadas para el ejercicio que viene, para el año 1996. Si así no fuera, si lamentablemente esta situación se perpetuara y esas líneas abiertas *ex novo* se consolidaran, habría que entender que alguna merma nos iban a producir, aunque por el momento no podamos cuantificarla.

Quiero hablar ahora del problema que está surgiendo en la zona sur-estrecho, sin que esto suponga el remitir la pérdida de ingresos simplemente a factores exógenos, pero en la medida en que estos factores han surgido y han actuado sobre la actividad de la Compañía, no me gustaría dejar de comentarlos. Se trata de la línea Almería-Nador, que está desarrollada por una compañía extranjera, por Ferry Maroc, cuyo socio principal es Cenargo que es una compañía inglesa. Trasmediterránea ha solicitado la apertura de esa línea también y, en la medida en que parte de los tráficos se desviaban hacia Nador, hemos creído y creemos que debemos pretender participar en ellos. Lo que sí notamos es que buena parte, podemos cifrarlo quizá en un 30 por ciento del número de pasajeros y vehículos que habitualmente iban a Melilla se han desviado hacia Nador.

Nosotros queremos ir a Nador para recuperar de ese 30 por ciento al menos la mitad, es decir, un 15 por ciento. Lo más probable es que, de continuar la situación, habrá que invitar a otra compañía a abrir esa línea, a entrar en esa línea o, en la compañía que ya está, incorporar una segunda unidad. Entendemos que, tanto para la defensa de los tráficos a Melilla, como para la defensa de los intereses de la Compañía, la apertura de esta línea sería para nosotros muy importante.

No puedo decir otra cosa, sino que, en la medida en que veamos que a lo largo del ejercicio este problema, junto con el anterior al que me refería de la apertura de las líneas con el sur de Francia desde Tánger, se puede solucionar, no vemos ninguna razón para mover esta cifra de ingresos. Si, por lo que fuera, esta situación se prolongara, lamentablemente, en estos momentos no soy capaz de calcularlo, pero tendríamos que considerar alguna afectación en esta cifra de ingresos y en la cifra de resultados.

En cuanto a los gastos de personal, figura una reducción en los años 1995 y 1996 que quiere decir que habría que revisar en todo caso al alza. Me explico: en la reducción de 1995 estaba, de acuerdo con las estimaciones acerca de la disminución y el descenso previsto de la plantilla, del número de empleados, que se acogieran a ese plan de bajas incentivadas. Se ha producido un acontecimiento y un hecho singular que ha sido la incorporación de parte del personal de Naviera Mallorquina a Compañía Trasmediterránea y, en consecuencia, tanto dentro de este mismo ejercicio, en el que ya notaremos un aumento de gastos de personal, como en el próximo ejercicio, puede haber un aumento de las cantidades aquí consignadas de algunos cientos de millones. Tampoco me atrevo a precisar con exactitud cuál va a ser ese *quantum*. Dependerá también del número de personas que dentro de este mismo ejercicio o a lo largo del año que viene se deciden a aceptar estas bajas incentivadas o un plan sistemático de prejubilaciones. Serán dos factores los que operarán, uno sería el mantenimiento de la plantilla y, en consecuencia, el pago de los salarios devengados, y otro sería una reducción de estos salarios y, al mismo tiempo, el aumento de los costes de indemnización, que supone que el número de empleados se reduzca o que el número de personas que aceptan las bajas aumenten.

En cuanto a las subvenciones, no figura ninguna cantidad. Tal como se presentan los presupuestos, no es una circunstancia que afecte única y exclusivamente al presupuesto de este ejercicio, sino que es la práctica habitual. Me explico: se sigue el criterio, por parte de la Administración del Estado, de considerar la cuantificación de la subvención en el momento en que debe pagarse y no en el momento en que presuntamente se está devengando. Ahí su cálculo, aunque puede considerarse que mantiene más o menos una tendencia, una línea de regularidad, que haría fácil predeterminar cuál puede ser su monto dentro del ejercicio y en los ejercicios siguientes, no es tan fácil como parece en un principio. Las aportaciones del Estado son de tres categorías y cada una de ellas funciona de forma autónoma o con independencia de las demás. En este sentido, hay una subvención de explotación que normalmente arroja un saldo positivo, es decir, a favor del Estado. Es un excedente que genera la empresa y que, aportándosela al Estado, hace que éste disminuya el monto de la aportación neta que tiene que girar a la Compañía. Este es un monto que, al estar referido a su cuenta de resultados propia, está muy ligado, no a la cuenta del Estado, sino a la cuenta de la propia Compañía, a la cuenta de la empresa y tiene oscilaciones importantes o puede tenerlas.

Después está la prima de gestión que, como decía, ha sido la aportación que ha experimentado ese descenso del

ocho al uno por ciento. Sabemos que este año, al aplicarse esta medida a mitad del ejercicio, no va a operar plenamente; no van a ser los 300 millones que será el año que viene ni tampoco los dos mil y algo que fueron en el ejercicio anterior. Estará en torno a los mil, pero tampoco podemos precisarlo con exactitud.

Finalmente, está la aportación por inversión, que depende tanto de las aportaciones o de las subvenciones que el Estado efectúa por la flota presente, por la flota actual, como por aquella que se incorpore en lo sucesivo. En la medida en que el plan de flota se reduzca estrictamente en los términos en que le he señalado, que sólo se adquieran aquellas unidades que ya están solicitadas a los astilleros y que se produzcan las grandes transformaciones, estas dos, la del «Juan J. Suster» y la del «Ciudad de Palma», para el próximo año y que todo lo demás se aplique estrictamente al cumplimiento de normas de seguridad de la flota, en la medida en que se den todas estas condiciones oscilará muy poco, tiene que subir de una manera apenas apreciable. En caso de que, por las razones que fuera, se considerara que convenía comprar otros buques o seguir modernizando la flota, yo sería contrario a ese criterio, como es lógico, por las razones que he señalado; creo que la flota está suficientemente modernizada y tiene suficientes cualidades como para, con pequeñas transformaciones, mantenerla en situación competitiva; pero si así no fuera, por razones que no vienen al caso, y se decidiera comprar otros buques o encargar nuevas unidades a astilleros, lógicamente esta subvención podría sufrir oscilaciones muy elevadas. Esto explica por qué razón en un año aparecen 5.000 millones de beneficio y después en este ejercicio aparecen menos 500 o algo así; en un caso se ha contemplado ya en el ejercicio de 1995 la subvención que está previsto obtener en él y en 1996 no hay consignación. En consecuencia, al no contar con este aporte de recursos, que tiene una importancia muy notable, el ajuste contable disminuye en la misma cantidad en que habrá que incrementarlo cuando estas aportaciones se produzcan.

En cuanto a las inversiones técnicas y a las inversiones materiales, al inmovilizado material, las técnicas son las que se refieren precisamente a flota, son las que están consignadas ahí; entiendo que son cifras que no hay que mover, porque tampoco sabemos con exactitud cuál es el valor de estas grandes transformaciones de la flota que, finalmente, vamos a acordar con los astilleros. Esto se hace por concurso, se presentan todos los astilleros y, en función de los requerimientos y las especificaciones que la Compañía indica, los astilleros tienen que subastar, tienen que ofertar y se adjudica a aquel que, en opinión del comité nombrado «ad hoc», se considera que es el más conveniente para la Compañía.

El inmovilizado material se refiere a las estaciones marítimas. En este momento hay un cierto déficit de estaciones marítimas en una ciudad tan importante como es Barcelona, que ha sido cabecera de la Compañía y todavía es cabecera de unas líneas de pasaje absolutamente importantes que son las que unen Barcelona con las islas Baleares. En este momento estamos en condiciones absolutamente precarias y se ha firmado muy recientemente con la autori-

dad portuaria del puerto de Barcelona la concesión de unos solares para la construcción y la edificación de una estación marítima, que pretendemos que sea también de uso y de aprovechamiento para los cruceros que atraquen en la ciudad. Entendemos que se identifica y se integra plenamente dentro del conjunto urbanístico de lo que es el puerto de Barcelona actualmente, digamos que no desentona de lo que es el conjunto del mare mágnam o de lo que en su día será el «World Trip Center», y si las cosas van como esperamos que vayan o, sobre todo, como deseamos que vayan, posiblemente el verano que viene esté funcionando y en lugar de la carpa, absolutamente poco presentable, que tenemos en este momento, tengamos una estación marítima digna de tal nombre y que no sólo dé prestigio a la Compañía, sino que también sea para ella una fuente de ingresos y una fuente de proyección de su imagen dentro del conjunto de las instalaciones portuarias y, sobre todo, dentro del conjunto de los posibles clientes.

Se han disminuido las existencias porque hay una política de tratar de tener el menor número de inmovilizado en almacén. Todo lo que son las tiendas, los pertrechos, repuestos, entretenimiento, suponen unos activos improductivos que tratamos por todos los medios que se reduzcan a la mínima expresión.

Por otra parte, hay una reducción, que espero que se haga todavía mucho más fuerte, de los artículos y de los objetos que se venden en las tiendas de los buques. Estamos negociando —y creo que será una solución satisfactoria para ambas partes— un acuerdo con Aldeasa, porque es la empresa que tiene más condiciones, más adecuación para realizar este tipo de cometidos; tiene almacenes y depósitos en todos los puertos, aparte de tenerlos en muchos más sitios, pero, desde luego, los tiene en todos los puertos donde la compañía tiene alguna escala, con lo que para nosotros también puede ser una fuente de reducción de costes en este sentido, y para Aldeasa puede ser una manera de seguir aumentando o consolidando su penetración en el mercado del comercio mayorista.

En cuanto a las sociedades filiales, yo diría que éstas han pasado por diferentes avatares; en unos casos creo que están a punto de ser superados y olvidados definitivamente, y en otros creo que a lo largo de este ejercicio, y espero que no más allá del primer trimestre o del primer semestre del que viene, podremos considerar que ha quedado normalizada la situación, que en este momento no es satisfactoria en absoluto.

Empezando por Naviera Mallorca saben ustedes que durante muchos años ha tenido una secuencia continuada de pérdidas, salvo a lo largo de un ejercicio, no sé si fue el del año 1993, en el que, por los acuerdos que se establecieron con otros operadores de Baleares, se pudieron conseguir unos niveles tarifarios razonables. En todos los demás años, anteriores y posteriores a éste, tuvo pérdidas de cientos de millones, de tal manera que, a final del año pasado, cuando las pérdidas acumuladas ya eran de cerca de 1.500 millones, se decidió que era una fuente de pérdidas a la que parecía muy difícil poner fin, y se consideró que la mejor forma era ir directamente a la raíz del problema y tratar de salvar aquella parte del negocio de Naviera Ma-

llorquina salvable y olvidarnos de la parte que no lo era, es decir, incorporar a Compañía Trasmediterránea el negocio naviero y olvidarnos del transporte terrestre en el que la Compañía se estaba moviendo con una torpeza evidente. En estos momentos ya se ha producido lo que podríamos considerar como ajuste, se ha restituido el equilibrio patrimonial de la Compañía y se ha absorbido todo el personal que debía ser absorbido. Y me explico. Por ejemplo, los portuarios simplemente se devolvieron a su censo; respecto al personal administrativo esta Compañía había tenido un plan de reestructuración de empleo en 1993, lo cual hacía imposible, de acuerdo con la ley, someterla a otro plan al año siguiente, con lo cual fueron unas bajas voluntarias, en todo caso; se indemnizaron a aquellos empleados que quisieron darse de baja en la Compañía y se incorporaron a la Compañía Trasmediterránea todos los demás. En total fueron sesenta y alguna personas las que se incorporaron y todas las demás, de un total de noventa y tantas, fueron las que se dieron de baja. Como digo, fundamentalmente era personal de flota, cuyo número está en torno a cincuenta personas; dos no quisieron y cogieron también esta baja.

En este sentido yo diría que el problema que planteaba Naviera Mallorca está no sólo en vías de solución, sino prácticamente solucionado. Otra cuestión es que los efectos se hagan notar. Tenemos necesidad de vender todo el material de transporte terrestre que ya no se necesita, estamos al habla con posibles compradores, habrá que desafectar todo esto, es una compañía que, aunque mantiene el nombre, apenas tiene actividad, es una especie de consignataria de carga, con dos personas; queremos mantener la etiqueta, porque Naviera Mallorca es un nombre muy prestigioso en las islas Baleares y el hecho de que haya fracasado en una actividad no quiere decir que en un tiempo, y a medida que las condiciones lo requieran, no pueda tener otros cometidos que pueda desarrollar también a satisfacción de todos. Dentro de este orden de ideas, Naviera Mallorca, aparte de tener unas deudas, que a medida que la Compañía Trasmediterránea absorbió a la filial ha ido liquidando, también se quedó con muchos créditos frente a clientes a los que ha sido necesario organizar todo un sistema de cobros. En este sentido, es satisfactorio y bueno decir que de los aproximadamente 1.000 millones de créditos que tenía frente a terceros, en este momento deben quedar pendientes de cobro menos de 200 y posiblemente al final del ejercicio sean unos 40 ó 50 millones, con lo cual se puede considerar que estará bastante saneada o definitivamente saneada.

En el caso de Schembri, tiene una serie de actividades, ninguna de las cuales es satisfactoria por el momento, lo que no quiere decir que no puedan serlo. Sus actividades fundamentales son las de ser una sociedad instrumental de Compañía Trasmediterránea. Tiene un buque, el «J. J. Sister», que creo que está abanderado en Madeira, y estaba fletado —y ahora explicaré esta historia del fiasco del fletamento actual que deriva del fiasco de un fletamento anterior— y tiene también una sociedad de cruceros que es Royal Hispania, que explota el buque «Don Juan», que también ha tenido avatares y peripecias no del todo agradables.

Por lo que se refiere a la primera de estas actividades, la de actuar como sociedad de Trasmediterránea en el alquiler, en el fletamento de algún buque, en concreto del «J. J. Sister», hay que decir que a primeros de este ejercicio de 1995 tuvo que repatriarse este buque por falta de pago de una compañía sueca, Corona Line, a la que se le había fletado en el año anterior. Lejos de hacer honor a su compromiso, como era el de alquilarlo o fletarlo durante todo el año y al final del ejercicio proceder a su compra, lo explotó, no procedió a su compra y dejó una serie de deudas en varios puertos, no sólo suecos sino también polacos, por donde hacía la línea habitualmente. No se acabaron todas las historias con este armador con esa falta de pago. Por supuesto estamos pleiteando y tratando de obtener el resarcimiento de los gastos que nos ha producido, pero, en todo caso, es una querrela que tendrá que verse en los tribunales de justicia y, por el momento, no podemos contar con las indemnizaciones a las que razonablemente seremos acreedores.

En mi opinión, también hizo un atropello que consistió en desmontar lo que se llaman los «car-decks», que son unas plataformas que permiten doblar la capacidad de la bodega. Son una especie de plataformas colgadas en la bodega, de manera que cuando no se utilizan no actúan para nada y cuando, por ejemplo, el número de vehículos que hay que cargar es muy numeroso, se bajan y sobre ellas también pueden acumularse otros vehículos. La descargó en un puerto polaco y allí está de momento bajo una intervención judicial, porque hemos querido recuperarla pero hasta el momento no ha sido posible.

Cuando una vez recuperado este buque se volvió a fletar a Topas Maritime Line, que es la compañía turca que lo explotaba entre el sur de Italia y un puerto turco, para hacer algo parecido a lo que es nuestra operación Paso del Estrecho, en el sur, se apeló insistentemente a la falta de «car-decks» y a la conveniencia de disponer de ellos cuanto antes. A pesar de todos nuestros intentos, como digo, los pleitos, las querellas y los requerimientos judiciales entre una compañía como Trasmediterránea y otra como Corona Line, que lógicamente se resiste a hacerse cargo de ninguna indemnización o a satisfacer los perjuicios que nos ha causado, se determinó que finalmente también este armador renunciara al fletamento, circunstancia que se ha producido en estos últimos días.

En este momento la situación es que no tenemos fletamento para ese buque; lo vamos a repatriar. Aprovecharemos la repatriación para hacerle la varada, las reparaciones, las verificaciones, el entretenimiento obligado, y buscaremos la posibilidad de encontrar alguien que nos lo flete o, lo que sería mucho más interesante, tal como fue inicialmente el objetivo de esta operación, proceder a su venta. Es un buque que tiene un precio de mercado, como decía antes, superior al contabilizado en libros. Otra cosa es que, porque esto suceda, no se venda al primero que llegue. Eso no tiene nada que ver. El buque hay que venderlo, de acuerdo —entendemos— con el precio que razonablemente pueda alcanzar, y el que tengamos que soportar algunas pérdidas no implica que finalmente no podamos resarcirnos de ellas procediendo a su venta de forma ordenada y de la forma más adecuada, pero en este momento

hay una considerable diferencia, un considerable trecho entre lo que es su valor contabilizado y lo que es su presunto valor de mercado, con lo cual entendemos, por lo menos en mi opinión, que lo mejor sería decidimos claramente por la venta del buque en lugar de buscar otras aventuras que, por unas razones u otras, y sobre todo por haber empezado mal, es difícil ir enderezando a medida que el tiempo pasa.

En cuanto a la segunda actividad, que es la de la sociedad Royal Hispania, dedicada a la explotación del buque «Don Juan», saben que salió en unas condiciones tales que le obligó en pleno crucero, en el primero de los que hacía, a volver al astillero, habida cuenta, como ya tuve ocasión también de decir en el Congreso, de que no era un viaje de placer lo que estaba proporcionando; era un viaje bastante inquietante para muchas personas, porque veían que no tenía comodidad, que las instalaciones no eran las adecuadas y que el funcionamiento de los servicios y de la atención dejaba bastante que desear. En consecuencia, se volvió al astillero con este buque para repararlo definitivamente y ponerlo en condiciones de servir para aquello a lo que estaba llamado, que es para hacer viajes de crucero en los que los clientes, los pasajeros disfruten del viaje en lugar de estar preocupados e inquietados acerca de si la escora es habitual o no lo es o tiene algún peligro próximo o remoto.

Lógicamente, esto supuso dejar al buque en condiciones absolutamente idóneas, pero, como es lógico también, supuso un aumento de la inversión muy por encima de la que estaba prevista. La inversión inicialmente prevista era de 1.300 millones y ahora supera los 2.000 millones. En estas condiciones, fácilmente se advierte que, tanto la carga financiera que soporta un crédito de 2.000 millones, *versus* uno de soportaría de 1.300 millones, que era lo que en principio estaba pensado, y al mismo tiempo la amortización, ya que no es lo mismo amortizar un buque de 2.000 millones que uno de 1.300 millones, hace que los costes fijos, los costes simplemente, de mantenerlo en puerto sin ninguna ocupación, sean mucho más altos de los que en un principio se consideraron y que, en consecuencia, el umbral de rentabilidad de la explotación del crucero quede bastante añejado de lo que son los módulos razonables a los que este tipo de negocio está habituado.

Hay un factor adicional y que también conspira en contra de la rentabilidad del crucero, que es su escasa capacidad. Son 400 personas, 400 cruceristas, que está muy bien para ellos, en la medida en que las atenciones y el servicio se concentran sobre un número muy pequeño, muy limitado de pasajeros y la calidad de la atención aumenta, pero impide, desde un punto de vista de obtención de rentabilidad económica, que en la temporada alta se puedan rentabilizar precisamente esas posibilidades de *over booking* o de ocupación al cien por cien. Este es un crucero que, ocupado al cien por cien, lleva 400 cruceristas, lo que hace que también se aleje bastante de lo que es este mercado diseñado de otra manera. Normalmente los cruceros son mucho mayores, de forma que aunque en la temporada normal su nivel de ocupación sea bajo, es mayor que el de 400 personas y cuando el nivel de ocupación coincide con la temporada alta es muchísimo mayor.

A pesar de todo, se acepta que las cosas sean así y en este caso, al contrario de lo que pasa con el «J. J. Sister», posiblemente el valor en libras sea bastante próximo, parecido al valor de mercado, si no es superior. Su venta al mercado no produciría ninguna plusvalía y apenas nos quitaría un problema de las manos, no obtendríamos ninguna ganancia y posiblemente tendríamos alguna pérdida por la realización de estos resultados extraordinarios. En consecuencia, ha parecido que era lógico dar la oportunidad a lo largo de este año, aun sabiendo que va a incurrir en determinadas pérdidas, para ver si era capaz de tener un nivel de ocupación o de adquirir el suficiente prestigio como para considerar que a partir del año que viene ya no nos va a producir ninguna pérdida y que lo más que podemos esperar es que produzca algún tipo de beneficio, aunque sea muy incipiente. En este sentido, la temporada de verano ha ido bien, ha habido ya dos o tres meses en los que ha dado beneficio. Lo lógico es que en un buque de estas características los beneficios de la temporada alta compensen las presuntas pérdidas que se produzcan en el resto del año y quede un remanente que es el beneficio de explotación. Sabemos que en temporada alta funciona bien, pero son cuatro meses, y se trata de ver, constatar y comprobar cómo se comporta en la temporada baja. En este momento está a punto de entrar en el dique para hacerle las obras de reparación y de vigilancia obligadas, pero posiblemente a finales de noviembre inicie ya una serie de cruceros por las Islas Canarias, con una escala en Agadir y visita a Marrakech.

Creo que esta actividad puede salir bien en la medida en que se ha hablado previamente con todas las oficinas y agencias turísticas para que razonablemente establecieran el número de pasajeros, el número de «cruceiros» que creen que estarían en condiciones de poder presentar semanalmente. Entonces a la vista del número de agencias a las que se ha solicitado esta información y de alguna manera el compromiso de aportar este número de pasajeros, parece que no hay ningún inconveniente ni ninguna dificultad para que se consigan niveles de ocupación en torno al 70 u 80 por ciento, incluso en temporada baja, lo que haría que ya a partir de ese momento pudiéramos considerar que la actividad estaba en condiciones de tener al menos un nivel razonable de beneficio. Esta actividad no es inédita ni original. Es decir, la Compañía Trasmediterránea ha tenido bastantes experiencias y ninguna del todo satisfactoria. Esta, aun habiendo empezado mal, creo que puede concluir de forma razonable, no tirando la toalla o no abandonando esta actividad justo en el momento en el que parece que empieza a rendir sus frutos.

Hay un componente en este tipo de negocio que es el de la seguridad y la certeza de que en determinado momento, muy alejado en el tiempo, el crucero va a existir; o sea, las agencias de viajes acostumbran, por lo que sé o por lo que me van diciendo, a vender con muchísima antelación, y entonces una de las condiciones fundamentales es la de que el «cruceiro» que quiere emprender esta aventura sepa desde ya que si contrata para el mes de febrero el crucero de Canarias con escala en Africa ese crucero va a estar. Eso parece que anima a que todo el mundo o la mayor parte de las personas que quieren disfrutar de estos servicios finalmente

se decida a hacerlo. En todo caso, no quiero ocultar que el resultado de estas compañías será malo dentro de este ejercicio, va a haber pérdidas importantes. No me atrevo a cuantificarlas, pero tanto por un motivo como por otro diría que entre estos dos conceptos pueden perderse en torno a los 600, 700 millones de pesetas.

El que apareciera en los presupuestos del año 1995 un resultado extraordinario de signo positivo derivaba de la creencia de que podíamos vender una serie de edificios que por el momento no se han vendido. Hay algunos de los que se puede obtener una importante plusvalía, uno que está en la calle Zurbano, sobre todo, y después hay otro del que no tendremos plusvalías, pero que al menos nos permitirá movilizar un activo improductivo, como es el edificio gemelo a aquel en el que la compañía tiene su sede social, en la calle Obenque; éste nos puede dar mucho dinero, no plusvalía, y en cambio el de la calle Zurbano nos dará una cantidad, si se produce su venta, bastante inferior, pero, en todo caso, tratándose de un inmueble prácticamente amortizado, se conseguirá un beneficio notable. No se ha producido dentro de este año, es lógico pensar que el año que viene pueda producirse esta venta, en cuyo caso también habría que modificar los presupuestos de 1996 en el sentido de obtener algún resultado extraordinario de signo positivo, puesto que si las cosas se suceden como estamos previendo, por parte de Schembri no tiene ya que derivarse ningún tipo de pérdida por actividad. En todo caso, estando condicionada la obtención de estos resultados extraordinarios a la venta de unos inmuebles, hay que considerar también que es un albur y que queda pendiente de lo que sea este ajuste entre la oferta y la demanda en torno a un precio.

Supongo que habrá alguna pregunta que me habré dejado, pero si así es, que estoy casi convencido de que sí, si por favor me las puede mandar por escrito o me las hace llegar, con mucho gusto se las contestaré.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra la señora Mato para formular las preguntas adicionales que crea oportuno.

La señora **MATO ADROVER**: En primer lugar, señor Presidente de Trasmediterránea, deseo agradecerle la información exhaustiva que nos ha facilitado. No sé si ha contestado a todas las preguntas, pero francamente creo que lo ha hecho a la mayoría de ellas, además con todo detalle.

En cualquier caso, sí me gustaría que me hiciera llegar, porque eso no me lo puede detallar aquí, la relación de acreedores de Trasmediterránea, con sus plazos, deudas, intereses, y también el desglose, que no se lo pedí antes, de lo que son gastos externos y de explotación contenidos en el presupuesto para el año 1996, no tanto la cifra como el desglose de lo que significan gastos externos.

Señor Presidente, la verdad es que le agradezco mucho su información, pero francamente me ha dejado usted más preocupada después de su intervención que antes de ella, porque se han presentado aquí unos presupuestos. Estábamos hablando, lógicamente, con vistas a los presupuestos de 1996, de la previsión y cumplimiento de 1995. Normal-

mente en la presentación de los presupuestos se tienen un poco en cuenta las previsiones de 1995; lógicamente, como se presentan en septiembre, quedan todavía cuatro meses del año, que además para la Compañía Trasmediterránea son meses, teniendo en cuenta las Navidades, que pueden ser bastante buenos. En cualquier caso, me sorprende que estos presupuestos que se han presentado para 1996, desde ya, deduciéndolo de sus propias palabras, se demuestran que no son reales, que van a tener que sufrir modificaciones, incluso antes de saber el resultado de 1995, ya que por supuesto ya sabemos que se van a modificar, y, en cualquier caso, le volveremos a citar para que comparezca en esta Cámara para que nos explique la ejecución de los mismos. Me sorprende lo que le apunto de los presupuestos de 1996 porque se supone que los presupuestos que se presentan y que aprueba el Gobierno son reales, para cumplirse. En este caso, me da la impresión de que nos enfrentamos a un presupuesto que no es tan real. Me gustaría saber, en primer lugar, si se van a introducir enmiendas a este presupuesto que presenta el Gobierno por parte del Grupo que lo apoya, del Grupo Socialista, en el trámite de enmiendas que se abrirá el mes que viene o si simplemente se va a modificar el presupuesto a lo largo del ejercicio sin consentimiento de esta Cámara, lo cual sería más complicado.

En cualquier caso, hay otra pregunta que le quería hacer. En cuanto a la subvención a la explotación me gustaría que me dijera qué previsión hay de subvención a la explotación por parte del Estado a Trasmediterránea para 1996, si lo tienen previsto, aparte de que algunas partidas, como usted nos ha dicho, en una primera gestión, se hayan reducido el 1 por ciento y dependerá de los resultados, pero me gustaría conocer si tienen una previsión ya de la posible aportación que tenga que hacer el Estado.

En cuanto a las dos filiales, la verdad es que espero que se solucione lo antes posible, porque eso al final también modifica sustancialmente las cuentas de Trasmediterránea, por lo menos en parte, y la verdad es que la situación hasta ahora se ve que ha sido bastante caótica y parece que va encauzándose y me gustaría que en la próxima comparecencia tuviéramos buenas noticias al respecto.

Por último, en cuanto a la inversión, me gustaría que me dijera cuál es la cifra total de inversión que se prevé para 1996. Ya me ha explicado usted para qué se va a destinar, pero me gustaría saber cuál es la cifra total de inversión, que como también nos ha dicho la deberá financiar el Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el señor Presidente de Trasmediterránea ha tomado buena nota de todas sus preguntas y mientras prepara las respuestas interrumpo la sesión durante un par de minutos y la reanudaremos inmediatamente.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión dando la palabra a don Luis Tarrafeta para contestar a las preguntas formuladas por la señora Mato.

El señor **PRESIDENTE DE TRASMEDITERRÁNEA** (Tarrafeta Puyal): La primera pregunta creo que era qué recoge el concepto gastos externos y de explotación, que es una cifra muy importante, del orden de 15.000 millones. Estos son todos los gastos de mantenimiento de buques, reparaciones, operaciones portuarias de estiva y desestiba, tasas portuarias, arrendamientos, todo lo que está ligado a la explotación y que no son salarios, pago de empleo ni combustible. Creo que es mucho más entendible si se procede por eliminación: todo lo que cuesta la explotación del tráfico de los buques, apartando los salarios y sueldos, que van por un lado, y quitando combustible por otro, lo que queda es este concepto bastante heterogéneo de cosas, pero ligado sobre todo a los gastos de reparaciones y mantenimiento, que es el concepto fundamental y más importante, operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, arrendamientos y tasas portuarias, que en la memoria me parece que aparecen con el nombre de tributos.

En cuanto a los deudores a largo plazo y crédito circulante, todo lo que son deudas con bancos está publicado en la memoria. Si no dispone de ella, con muchos gusto se la puedo proporcionar. En todo caso, se detalla tanto el importe en determinado momento, en el año al que se refieren los datos, como el saldo restante en los años siguientes, las cantidades a que se refiere cada una de estas operaciones, el banco que las ha suministrado, el tipo de interés a que se han concedido los préstamos y el tipo de garantía que los está afianzando, si es una garantía personal, si es hipotecaria sobre flota, etcétera. Yo con mucho gusto le proporciono ahora la memoria y le indico la página en la que puede encontrar esta información.

Por lo que se refiere a las filiales, lógicamente no son lo que es la compañía Trasmediterránea en el sentido estricto. Forman parte de su grupo y efectivamente su incidencia yo diría que es tanto o más grande que la que puede significar la cuenta de explotación en la medida en que esto no está en la cuenta del Estado. O sea, tanto si son beneficios, que quedan incorporados a la compañía, como, desgraciadamente y como con frecuencia sucede, si son pérdidas, los tenemos que soportar sin poder ser compensados ni recibir ayuda presupuestaria de ningún tipo.

En cuanto a lo que significa el saber de antemano que los presupuestos de 1995 no se van a cumplir exactamente en los términos que aquí están formulados y la afectación que esto puede tener sobre el ejercicio siguiente, yo creo que lo razonable sería mantener los de 1996 tal como están, porque indicaría que finalmente recuperamos los tráfico en el sur, o sea, que finalmente se desbloquea el puerto de Algeciras y que los camiones y camioneros vuelven a considerar que la línea normal, por ser la más corta, de penetración de las mercancías y de los pasajeros marroquíes hacia España es por la vía Tánger-Algeciras, una de las más importantes, porque en caso de considerar que esto no fuera así sería tanto como entender que el bloqueo va a seguir, que el conflicto pesquero no se va a solucionar y que, en consecuencia, vamos a participar de la misma situación que hemos vivido hasta ahora. Por eso yo creo que lo mejor es apostar simplemente por la recuperación de lo que entiendo la normalidad, y la normalidad en los tráfico del

sur es que el puerto de Algeciras esté libre y abierto al tráfico. Si esto fuera así, inmediatamente tendríamos que recuperar esos ingresos que también —y lamentablemente— hemos perdido este año y que ya no tienen recuperación posible. Siendo la temporada alta la del verano y habiéndose perdido, ya es difícil que podamos considerar que esta pérdida de ingresos en torno a los 400 u 800 millones, según cuál sea el punto de vista con que se consideren están ya contabilizados como merma de los ingresos previstos, se puede mantener en el próximo ejercicio. No debe ser así y entiendo que lo razonable será pensar que al menos inicialmente la cifra presupuestada, que tampoco era en absoluto optimista ni excesiva respecto a la que ha sido la tendencia histórica habitual de la compañía, debe mantenerse.

También hay que pensar que dentro de este orden y de esta vuelta a la normalidad estaría la concesión a Trasmediterránea de la línea Almería-Nador. Entendemos que no hay ningún motivo para que no se nos autorice a desarrollar una línea que solicitamos ya a finales del ejercicio pasado, y habiendo otros operadores creemos que tenemos al menos tanto derecho como ellos para estar establecidos en la misma. Por eso en este caso yo me mantendría, y no lo digo por el afán de mantener de forma granítica unas cifras sujetas a revisión, sino porque no creo que haya mejores criterios para modificarlas que los que pueda haber para no hacerlo. Creo que en este momento, y tal como los acontecimientos parece que se van a desarrollar, apostaría por la solución del conflicto pesquero y por la reanudación de tráfico en esta línea, que es una de las importantes que tiene la compañía.

En cuanto a las aportaciones, lógicamente hemos hecho nuestros propios cálculos, nuestras propias estimaciones. En principio, para el año 1996 habíamos previsto una cifra del orden de 5.021 millones. La reducción de la prima de gestión hace que pensemos en que la aportación puede estar en torno a los 3.000, o sea, que puede haber una importante reducción en las aportaciones del Estado del orden de 2.000 millones de pesetas, pero, como es lógico y por las razones que he aducido antes, esto está sujeto a revisión, no tanto, entiendo, la de la aportación de inversión si se cumplen los objetivos o los programas previstos, puesto que ya no hay ningún buque encargado a ningún astillero que no lo haya estado desde hace al menos dos años, no se ha iniciado ninguna obra salvo las que corresponden única y exclusivamente a las transformaciones. En ese apartado, el de inversiones en flota, hay que distinguir las que figuran y se contabilizan en la cuenta del Estado, por estar los buques incorporados a las líneas de cabotaje de interés nacional, aquellas que prevé el contrato, y aquellas otras que no, como sería el caso del J. J. Sister fletado, o del Don Juan, etcétera. Dentro de estas líneas que no están sujetas a contrato con el Estado está precisamente Algeciras-Tánger, que es una línea internacional y, en consecuencia, la gran reparación, esa de la que estábamos hablando, del Ciudad de Palma, de 1.200-1.300 millones, no estaría contemplada, sería por cuenta y con riesgo única y exclusivamente de la compañía, sin que el Estado tuviera nada que ver con ella; no financiaría ni

aportaría la más mínima cantidad, ni por carga financiera ni por amortización. En todo caso, en los cálculos que hemos hecho para ver la viabilidad del proyecto y la rentabilidad de esta inversión, que es muy elevada, 1.300 millones (consideramos 1.200-1.300), se ha partido de criterios absolutamente hiperconservadores. Se ha considerado que el número de tráfico que va a soportar este buque es igual que el del buque al que sustituye, que es mucho más pequeño y de condiciones bastante menos idóneas y menos adecuadas que éste; es decir, considerando el mismo número de pasajeros, vehículos y de metros lineales de carga, considerando que el consumo de combustible puede aumentar un 40 por ciento, y el de gastos de mantenimiento y reparación un 20 por ciento desde el primer año, y también se considera que se financia con un crédito a cinco años. Son condiciones bastante extremas. A pesar de todo, desde el primer año sale una rentabilidad positiva y un beneficio del orden de 150 millones, que se iría aumentando a medida que, por el simple paso del tiempo, la cantidad de crédito amortizada se hiciera notar y, en consecuencia, la carga financiera que aparejaba fuera disminuyendo en la misma proporción.

Para 1996 las inversiones totales en flota previstas son 5.100 millones, de los cuales son por cuenta del Estado fundamentalmente la adquisición del *fast ferry* de Bazán, que importa 2.700 millones, el cumplimiento de normas, 1.040 millones aproximadamente, y los 1.350 restantes serían los correspondientes a la reparación del Ciudad de Palma, que se va a incorporar al *pool* de Tánger. Como se ve son muy pocas actuaciones las que se van a hacer, sólo dos grandes unidades, una que se incorpora y otra que se repara, y todo lo demás son gastos de inversión ligados al cumplimiento de las normas IMO al que Compañía Trasmediterránea está lógicamente sujeta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Luis Tarraceta, Presidente de Trasmediterránea por sus exhaustivas explicaciones en la comparecencia en la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente.

Con ello, hemos terminado el orden del día de las comparecencias de hoy. Simplemente quiero recordar que el próximo lunes seguimos con las comparecencias relacionadas con el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1996.

Esta tarde habrá Comisión con la comparecencia del Ministro Borrell, a las cinco de la tarde.

Se suspende la sesión.

**Eran las dos y veinticinco de la tarde.**

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE EN RELACION CON EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS (PDI). (Número de expediente 213/000706.)**

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Iniciamos la reunión de esta tarde de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, cuyo orden del día es la comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en relación con el Plan Director de Infraestructuras. Esta comparecencia se produce de conformidad con lo dispuesto en los artículos 196 y 198 del Reglamento de la Cámara, a raíz de la finalización de los trabajos en Ponencia sobre el Plan Director de Infraestructuras.

Agradecemos la presencia del Ministro, señor Borrell, que una vez más acude a esta Comisión.

El plan de trabajo de esta tarde va a ser el habitual en la Comisión: en primer lugar la intervención del señor Ministro y a continuación intervención de los portavoces de los distintos grupos parlamentarios que deseen formular preguntas al Ministro relacionadas con el tema objeto de esta reunión, de mayor a menor, y siempre finalizando, como es habitual, con el portavoz del Grupo Socialista. Este va a ser el programa de trabajo.

Solamente queremos recordar, ya que esta tarde comenzamos la reunión a las cinco y seis minutos de la tarde en lugar de a las cuatro como hacemos otras veces, que esta Presidencia procurará mantener lo máximo posible el criterio del Reglamento, es decir 15 minutos con cierta flexibilidad en la primera intervención de los portavoces y en la réplica tendrán la posibilidad de contar con ocho o diez minutos como máximo. Ruego la colaboración de todos los portavoces para que podamos realizar este trabajo, que es un compromiso importante en el día de hoy para esta Cámara y para esta Comisión por el tema en sí y por la comparecencia del señor Ministro. En consecuencia, ruego la máxima colaboración de todos los portavoces para tratar de aprovechar la tarde con la mayor eficacia posible.

Sin más dilación, damos la palabra al señor Ministro para que haga su exposición previa a las preguntas que los señores portavoces de los distintos grupos parlamentarios tengan a bien realizar.

Señor Ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Señoras y señores Diputados, comentaba al señor Presidente que el Ministerio poco puede añadir a lo que el propio Plan Director constituye, y que ya tuve el honor de comparecer el pasado 19 de mayo de 1994, es decir hace año y medio, para exponer las líneas básicas del PDI y ahora comparezco de nuevo una vez que SS. SS. han examinado detenidamente el texto que el Gobierno remitió.

El texto es del Gobierno, pero el PDI debería ser fruto de un amplio consenso político porque estamos hablando del diseño de la geografía española del próximo siglo, por tanto de un programa de actuación que va más allá de las circunstancias políticas de cada momento. Un esfuerzo de planificación que tiene el mérito de existir, que es profundamente discutible, que precisamente trata de fomentar la discusión y el análisis de alternativas y que estoy seguro que SS. SS. habrán apreciado en lo que son sus rasgos característicos. Es decir, se trata de una planificación estra-

tégica del territorio, que pretende superar las programaciones apoyadas exclusivamente en visiones sectoriales. Es una estrategia basada en un esfuerzo de concertación porque ninguna política territorial puede concebirse aisladamente desde el centro, sino que debe integrar y coordinar las propuestas de los centros de decisión territorial, para lo cual pretende crear un marco. Es mucho más fácil decidir que coordinar, pero en nuestro país y en la Unión Europea es imprescindible la coordinación porque los centros de decisión son múltiples y sobre todo de muy importantes competencias y recursos. Es un instrumento para favorecer la competitividad y también para asegurar el desarrollo de ciertas zonas de nuestro territorio, que puedan así escapar de la desertificación y de la marginalidad territorial.

Una política territorial, como todas las políticas, es, a fin de cuentas, un intento de contrarrestar la acción del mercado. En eso consisten las políticas, en intentar evitar que el mercado determine lo que el mercado quiere que sea, porque, créanme, si dejáramos exclusivamente a las fuerzas de la oferta y la demanda la asignación de recursos, la creación de infraestructuras y la ubicación de actividad, amplias zonas de nuestro territorio no escaparían a la marginación desde todos los puntos de vista.

Es un plan abierto y flexible, lo contrario sería ridículo, que debe asumir una visión de previsión y de revisión continua. Por eso agradezco lo que pueden parecer críticas, pero que no son sino consideraciones sobre los grados de variabilidad de las hipótesis que el Plan encierra o las elasticidades que se atribuyen a las distintas variables en juego.

Es muy importante, señorías, entender el PDI como un plan de política territorial. Y, por lo tanto, es necesario tener «in mente» —estoy seguro que lo habrán hecho SS. SS.— cuáles son las tendencias básicas de la dinámica territorial española: una dinámica espacial que se caracteriza por tener ámbitos que concentran la población y la actividad, lo que es explicable desde una perspectiva histórica, pero también hoy por las diferentes tasas de fecundidad, que están introduciendo un desplazamiento del centro de gravedad hacia el sur y hacia la costa; por ventajas comparativas muy específicas en los sectores turístico y agrícola, que también determinan procesos de concentración territorial; por esa excesiva concentración en ciudades, especialmente en ciudades de capital de provincia de tipo medio, que deberían en algunos casos crecer más y en otros menos. Y el vaciamiento del territorio como reverso de esta medalla; un vaciamiento especialmente preocupante en la parte septentrional, con un mantenimiento o ligero crecimiento en las zonas del oeste, la mitad centro-sur y eje del Ebro.

Esta dinámica espacial, que expongo en grandes líneas, permite sacar un conjunto de conclusiones: primero, España se desplaza hacia el Mediterráneo, con un cierto alejamiento de los países europeos, lo cual no hace sino aumentar nuestra *perifricidad*. Segundo, y no lo repetiré nunca bastante, estamos haciendo frente a un fenómeno de agotamiento de recursos hídricos, que conforman déficit estructurales en territorios mediterráneos o meridionales o, si lo prefieren, hay que constatar la existencia de factores

limitativos para el desarrollo de estas regiones, que son precisamente aquellas que incorporan con mayor eficiencia el «input» de los recursos hidráulicos disponibles.

Finalmente, la constatación de que el sistema productivo español se concentra en un conjunto de ciudades en las que se acumula la práctica totalidad de la actividad económica, exceptuada, obviamente, la de tipo primario.

Resumida así la dinámica espacial, el segundo factor sobre el que me gustaría llamar a la atención de SS. SS. es el ambiental. Factor ambiental porque el PDI presenta un enfoque estratégico basado, aunque no se le reconozca, en un alto contenido medioambiental. Es especialmente importante señalarlo porque si bien las infraestructuras aumentan la competitividad, hoy la cálida ambiental es también un factor de competitividad del territorio que no debe perderse en detrimento de otros aspectos de esta competitividad.

Por ello, el PDI trata de superar el enfoque meramente sectorial e incorpora el factor ambiental al menos desde tres enfoques: primero, al diseñar infraestructuras típicamente de gestión ambiental, infraestructuras dirigidas a la gestión ambiental, los residuos urbanos industriales, la calidad del agua o la vigilancia y control de la contaminación o el mantenimiento de los espacios naturales que son dominio público, costero y fluvial.

Segundo, infraestructuras típicamente ambientales, como es el programa de tejido verde, la recuperación de infraestructuras lineales en el desuso para potenciar un turismo de interior con fines culturales, un turismo blando, no masificado, que permita conservar y mejorar la costa, y restaurar márgenes y riberas, espacios forestales o fomentar el uso social de los dominios públicos.

Y, finalmente, un intento de impregnar sus programas de infraestructuras de consideraciones relativas a la conservación del medio ambiente y al uso racional de los recursos naturales, en concordancia con un desarrollo sostenible, que además de ser sostenible tiene que ser desarrollo. Porque sostenible sin desarrollo es bastante fácil de conseguir; basta con no hacer nada o a veces ni siquiera eso.

Con independencia de lo anterior, el instrumento específico que involucramos en esta política es la permanente revisión y mejora de la aplicación de los programas de evaluación del impacto ambiental. Para ello hemos creado un centro especializado en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente; hemos lanzado un proyecto de nueva ley de evaluación de impacto ambiental, en avanzado estado de discusión con las comunidades autónomas, que tiene como uno de sus ejes principales la evaluación ambiental de los conjuntos de planes y programas, al tiempo que incorpora la experiencia obtenida en la aplicación de la vigente normativa, experiencia discutible respecto a la que la sociedad española debería hacer el esfuerzo de huir de los fundamentalismos de uno y de otro tipo. Ello será de aplicación al desarrollo y ajuste del PDI, a través de las revisiones que todo plan estratégico incorpora a largo plazo, para conseguir de una forma permanente y creciente desde la concepción de los proyectos, las consideraciones ambientales, detectar y evaluar las reper-

usiones de determinadas soluciones técnicas, analizando alternativas viables y hacer participar al medio ambiente en los análisis multicriterio, con carácter previo a la adopción de decisiones, sobre todo en aquellas que tienen un marcado carácter estructurante. Desgraciadamente, la polémica sobre la política ambiental en España se centra con demasiada atención, porque es noticiable y muchas veces elemento de conflicto, en la discusión del impacto de tal o cual estructura puntual sobre tal paisaje puntual. Creo sinceramente que éstos no son los grandes problemas ambientales de este país; que nuestros grandes problemas ambientales son muchísimo más graves y trascendentes y no les hacemos el caso que se merecen, distraídos como estamos en saber si pasa o no pasa por las Hoces del Cabriel, por poner un ejemplo, la Nacional III. Por cierto, saben SS. SS. que no pasa. **(Risas.)**

Entremos a continuación en los aspectos más relevantes de las estrategias básicas del PDI, y me parece que el primero de todos ellos debería ser la estrategia hidráulica.

Uno de los enfoques del plan es pretender corregir el déficit estructural de los recursos hídricos como una solución definitiva para romper la limitación —y mido bien mis palabras— que para el desarrollo de los territorios meridionales y mediterráneos supone la escasez de agua; una escasez que puede ser crónica. En Ginebra, el otro día, comentábamos en el Telecom 95 que nos dirigimos hacia una sociedad en la que seguramente tendremos 150 canales de televisión en nuestras casas, pero probablemente no tendremos agua, porque razonablemente hacemos un esfuerzo de inversión desproporcionado para lo que son determinadas inversiones frente a otras o hay una voluntad para pagar la inversión, muy clara y determinante, cuando se trata de pagar por el ocio, el pluriocio, el multiocio, el superocio y, en cambio, no la hay cuando se trata de reflejar, a través de un precio, el coste necesario para poder disponer de un recurso natural cada vez más escaso.

Ténganlo bien presente, señorías. La mitad del territorio español está sometido a una grave limitación estructural en su modelo de crecimiento, como consecuencia de un déficit crónico que puede y debe ser superado. Podemos y debemos dar satisfacción a las demandas de agua, a través de un conjunto de instrumentos que el PDI relata, uno de los cuales es sin duda el trasvase, que no es una solución que deba ser rechazada por ser intrínsecamente perversa desde la perspectiva ambiental; es una solución que puede ser potente, resolutive y eficiente en términos comparativos, desde un análisis multicriterio con otras soluciones para erradicar el déficit estructural de estos territorios y también para resolver los impactos ambientales, de los que hacemos caso omiso, como son la salinización de los acuíferos, la contaminación... **(Se producen fuertes ruidos en la Sala.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Ha sucedido algo en particular?

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): ¿Hay heridos?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Ha explotado alguna botella? (Un señor Diputado: No; ha sido un embellecedor. Risas.)

Podemos prescindir del embellecedor y el señor Ministro puede continuar su intervención.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Muchas gracias.

La salinización, la contaminación, la sobreexplotación que de estos déficit se derivan, el estrés hídrico, que podríamos denominar, de nuestros acuíferos, que tiene unas consecuencias ambientales sin duda mucho más graves que el que a veces tratamos de evitar o soportar. Por eso yo hago un llamamiento para que no se renuncie a la política de trasvase «per se» y que se acepte el coste de oportunidad que, en términos económicos, sociales y ambientales puede representar esta solución en comparación a otras, puesto que supondría renunciar a un conjunto de posibilidades de desarrollo que muestran estos territorios, sobre la base de sus ventajas comparativas en sectores tales como el agrario y el turístico.

Aquí hay que renunciar a hacerle caso y seguir la corriente a un cierto fundamentalismo panteísta, que ya se manifestó en tiempos anteriores. Dicen las crónicas que cuando Felipe II quiso hacer navegable el Tajo hasta Aranjuez y solicitó un informe al Tribunal de la Inquisición (no porque fuera competente en la materia específicamente, sino porque en aquella época no había Consejo Nacional del Agua ni Parlamento), éste dijo a Felipe II que si Dios Todopoderoso, en su infinita sabiduría, hubiese querido que el Tajo fuera navegable hasta Aranjuez ya lo hubiera hecho y que no habiéndolo hecho, no debía Su Majestad, con los dineros públicos, intentar cambiar el curso de la madre naturaleza. Esto me llama a colación otras afirmaciones igualmente panteístas en la materia que creo que deben ser consideradas en sus justos términos y evaluar cada alternativa en lo que vale por comparación a dedica las demás, que, sin duda, existen y deben ser consideradas.

La primera es el desarrollo de ofertas no convencionales: hay que desalinizar, hay que reutilizar, introducir tecnologías con menores costes, utilizar la energía solar como fuente de movimiento de estos instrumentos; ahorro, sin duda alguna, con carácter general y en regadíos en particular, teniendo en cuenta que ahorrar cuesta la inversión necesaria para conseguir ahorro, también aquí hay curvas de puntos de equilibrio y comparaciones de costes fijos y costes variables. Por ejemplo, en las aguas subterráneas, que deben ser gestionadas conjuntamente con las superficiales, les diré que España se gasta 50.000 millones de pesetas al año en la energía eléctrica que consumimos en elevar agua de nuestros acuíferos subterráneos, 50.000 millones de pesetas al año. Compárenlo con la inversión en obras hidráulicas superficiales, que es del orden de 120.000 millones de pesetas. Nos gastamos la mitad de la inversión en el gasto corriente para seguir depredando unos recursos que ya están exhaustos y que pueden acabar siendo la última gota en un desierto amenazante.

El segundo gran eje de la política territorial de infraestructuras es, sin duda, la política de transportes, y aquí hemos basado el PDI en un criterio de cohesión y reequilibrio territorial a través del desarrollo de un sistema de interconexión genérico, la carretera, que relaciona el sistema español de ciudades mediante vías de gran capacidad. Eso responde a una estrategia consolidada de estructuración del espacio y de la actividad económica, y el objetivo de que cualquier parte del territorio español pueda desenvolverse en el futuro pasa necesariamente por entender que la carretera es y seguirá siendo el modo básico de transporte de nuestro país.

El PDI establece un escenario final en este sistema, y en este escenario final de los planteamientos iniciales resulta un conjunto de considerandos: el primero la carretera como modo básico, el segundo la complementariedad y la especialización de un sistema de transportes que debe valorarse conjuntamente de una forma intermodal, el tercero el ferrocarril especializado allí donde tiene ventajas comparativas, las cercanías, el largo recorrido, las mercancías, el alta velocidad en corredores de elevada densidad donde actúa como un modo específicamente adecuado en ámbitos espaciales concretos, no susceptible de cubrir toda la demanda en todas partes; el cuarto sistema estaría integrado por la gestión y autofinanciación descentralizada del sistema portuario y aeroportuario, entendiéndose que son redes construidas por nodos que no pueden desvincularse entre sí porque tiene mecanismos complementarios de financiación desde la perspectiva del interés general y la articulación del territorio, y, finalmente, el transporte combinado como un elemento básico de articulación del territorio, que tendrá que avanzar a medida que la red transeuropea de alta velocidad vaya penetrando en nuestra geografía.

Quisiera hacer —porque no puedo repetir el PDI ni SS. SS. me lo perdonarían— un especial detenimiento en el ferrocarril, que está de moda. Entre la dinámica generada por las demandas de alta velocidad, su alto coste y la necesidad de priorizar las inversiones que no pueden ser acometidas al mismo tiempo, y el extraordinario éxito alcanzado por el plan de cercanías, el denominado —así se le llamó y así merece llamarse— Plan «Felipe», de mayo de 1990, que ha superado todos sus objetivos y que a finales de este año habrá conseguido una transformación radical de la movilidad en las grandes periferias urbanas de nuestras ciudades. Entre la cercanía y el transporte a alta velocidad, el ferrocarril merece un tratamiento especial, tal como hace el PDI, que le dedica un 30 por ciento del volumen total de inversión, es decir, casi 6 billones de pesetas, lo que da cuenta del esfuerzo que se invierte en este modo de transporte cuyas cuotas de mercado se mueven por debajo, claramente hoy, del 30 por ciento del total del sistema.

Por tanto, el PDI, se diga lo que se diga, contiene una apuesta decidida por la revitalización y la modernización del sistema ferroviario, pero, eso sí, transformándolo para sacar toda su potencialidad a un sistema que tiene ya más de un siglo de vida y que tiene que orientarse hacia el futuro basado en tecnologías distintas al servicio de una mo-

vilidad diferente. Eso requiere la conformación de redes de alta velocidad y de gran velocidad, en una orografía donde a veces los 220 kilómetros por hora es más que suficiente y quizá más de lo necesario y otros, en cambio, donde los 350 pueden alcanzarse a costes reducidos, teniendo siempre presente, señorías, que la curva que relaciona velocidades con costes es típicamente exponencial, que ganar algunos kilómetros más de punta implica unos costes ambientales y unos costes unitarios de inversión fuera de toda lógica, y que es mucho más razonable trabajar con velocidades alemanas, 220 kilómetros por hora, que no demorar la inversión en el tiempo a costes inasumibles para intentar alcanzar velocidades punta, ligeramente superiores, que no consiguen aportar mejoras substantivas al modo de transporte en cuestión. Grandes accesos y variantes en la red convencional, redes de cercanías como objetivo prioritario, más prioritario todavía que la alta velocidad, más asumible a corto plazo, con mayor impacto social y mayor trascendencia para la movilidad de los trabajadores y para una política que complementa las rentas salariales a través de los salarios indirectos que representan el abaratamiento de los costes de transporte en los desplazamientos cotidianos. Planes de seguridad de redes arteriales ferroviarias, de conservación y mantenimiento que absorben una parte muy importante de los recursos. No voy a entrar a detallarles lo que ya saben SS. SS., simplemente he de decirles que con la inauguración de la estación de Parla este año hemos acabado el primer gran plan de transporte de cercanías, que ha supuesto invertir casi 100.000 millones de pesetas en infraestructuras y 110.000 millones de pesetas en material. Esto supone la mayor inversión de la historia española en la movilidad periurbana, sus resultados están a la vista y continuamos con este plan, mientras el PDI orienta el futuro con el segundo plan de cercanías para la Comunidad de Madrid, que está sometido a la consideración de su Gobierno autónomo. Las redes arteriales ferroviarias, los grandes objetivos de Oviedo, de Bilbao (Ría 2.000), de Valencia y de otras ciudades donde la penetración tren-ciudad debe ser objeto de una política específica, altamente costosa, que debe ser rentabilizada gracias a la mejora y puesta en valor de los espacios urbanos resultantes.

Señorías, yo creo que cualquier explicación más prolongada no haría sino aburrirles innecesariamente porque correría el riesgo de repetirme, pero simplemente quisiera acabar haciendo una referencia a los efectos económicos de las infraestructuras, en un momento en que se debate un presupuesto donde la inversión soporta una reducción importante pero no trascendental, que nos permite continuar el esfuerzo inversor que hemos emprendido. Quisiera aquí hacer un análisis sobre el doble efecto que tienen las infraestructuras en el corto y en el largo plazo sobre la actividad económica. Por una parte, es evidente que aumenta la actividad de las empresas y de la ocupación. Ello implica un aumento de la demanda y de la actividad, pero eso lo hace exactamente igual la inversión que el consumo, exactamente igual. Todo aumento de la renta gastada es un aumento de la demanda que se traduce en un aumento de la oferta y, por tanto, de la actividad, sea fabricar cemento para construir carreteras, o sea fabricar motores para ven-

der trajes, es exactamente igual. Aunque los economistas confundan el efecto multiplicador keynesiano, se hace referencia al segundo gran impacto de la infraestructura que es el efecto arrastre por acumulación de capital y por aumento de la capacidad productiva.

Por eso creo que la política de infraestructura no tiene que juzgarse a corto plazo ni en las variaciones coyunturales de sus cifras año a año, sino en una senda que permita evitar los errores que han cometido los países de la OCDE atacados por el sarampión ultraliberal de finales de los 80, que les ha obligado a un abandono del proceso de acumulación de capital público, que bien lamentan ahora en Inglaterra y Estados Unidos ante el deterioro de sus redes de infraestructuras. España ha escapado a este problema, y al mismo tiempo que ellos abandonaban un esfuerzo inversor, nosotros hemos protagonizado el más importante de nuestra historia, seguramente porque ha habido un gobierno con otra perspectiva y una coyuntura que así lo requería. Hoy somos más competitivos, no lo duden, gracias a que nuestro territorio es más competitivo y puede acoger empresas con menores costes externos, y hoy lo único que un gobierno puede hacer es actuar sobre los factores que no son móviles, porque los móviles escapan a su control. Hay que actuar sobre aquello que se queda en el territorio, y lo que se queda en el territorio son las personas y las cosas. Los capitales fluyen y los conocimientos también, y es imposible evitarlo; fluyen, además, a la velocidad de la luz. En cambio, lo que un gobierno puede y debe hacer es reforzar los factores de competitividad que están anclados en el espacio, los conocimientos de sus personas también son infraestructuras, y aquellos elementos físicos que reducen los costes de transporte, hacen atractivo un territorio, atraen la inversión y hacen que la empresa, que también es móvil, se asiente en aquellos territorios que disminuyen sus costes y aumentan los factores externos de los que benefician.

Por eso, señorías, creo que haber situado, en el Presupuesto del próximo año, el esfuerzo inversor en el 3,9 por ciento debe marcar un límite inferior que ningún gobierno debería reducir, porque por debajo de este límite entraríamos en la dinámica de los principios de los 80 cuando se intentó recortar el déficit público recortando la inversión, y no estuvimos en la cita de la oleada de crecimiento que empezó en 1986. El crecimiento vino, la inversión llegó tarde, a España se le quedó pequeño el traje y le reventaron las costuras. Eso supuso los 500 teléfonos en lista de espera, las congestiones en las ciudades, los tiempos de demora en el transporte aéreo, la saturación en los aeropuertos y la ineficacia de los puertos.

Hoy estos problemas ya están superados. No hay teléfonos en lista de espera. Nuestros puertos y aeropuertos son los más eficientes de Europa. Hemos bajado los costes de utilización del sistema portuario. Hemos construido un kilómetro diario de autovías en los diez últimos años. Somos el país que más ha mejorado sus infraestructuras en forma tendencial.

El PDI representa la voluntad y el compromiso de continuar con este esfuerzo, sabiendo que no hay nada gratis, que habrá que hacer el necesario aporte de recursos, sean

éstos presupuestarios o provenientes del bolsillo de los usuarios, pero, en todo caso, del bolsillo de los ciudadanos en su doble condición de contribuyentes o de usuarios. Serán las leyes y las políticas de los gobiernos los que determinen en qué proporción participarán de una manera o de otra, sabiendo que alguna forma habrá que buscar para hacer lo que hay que hacer, porque lo peor que podría ocurrir a España es renunciar a la ambición de acometer un esfuerzo inversor de la magnitud y las características que el Plan Director de Infraestructuras ha presentado a la Cámara para su debate y —espero— aprobación.

El señor **PRESIDENTE**: Con esta intervención del Ministro completa su inicial explicación del PDI, que se produjo el día 19 de mayo de 1994 y que iba de 1993 al año 2007.

A continuación, siguiendo el orden que he dicho, doy la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Quiero empezar agradeciendo al Ministro su presencia aquí y su presentación del PDI, ya que formalmente así lo exige la dinámica parlamentaria.

Quiero decir y decirlo de forma clara y rotunda, que considero que el PDI, el Plan Director de Infraestructuras, ha supuesto un gran esfuerzo para planificar el futuro. Yo creo que es una iniciativa que tiene que calificarse como positiva, porque ha obligado a considerar de forma conjunta la ordenación territorial, la dotación de infraestructuras, la elección de algún modelo de desarrollo y la financiación de todo ello.

Yo creo que hay que felicitar, y no me duelen prendas al hacerlo, a la dirección política que encargó este Plan y a los técnicos que lo han desarrollado realmente, durante muchas horas de trabajo. Y creo también, aunque resulte mal felicitarnos a nosotros mismos, que la Comisión de Infraestructuras, más concretamente su Ponencia, ha realizado un buen trabajo para conseguir —y éste es nuestro deseo esta tarde— que la mayor parte de las propuestas que aquí se hagan estén consensuadas entre el mayor número de grupos, porque indudablemente este documento —las propuestas que de él nacen y, por lo tanto, lo que apruebe la Cámara— va a tener una significación tan grande en el futuro que será imprescindible sea quien sea el que gobierne. Por tanto, yo creo que estamos en un momento verdaderamente importante para marcar el futuro de las infraestructuras en España.

Dicho esto, también debo señalar que, lógicamente, nosotros tenemos alguna diferencia en esa visión global, que yo creo que no tiene ningún carácter ideológico sino más bien de planteamiento. La diferencia esencial sería ésta: El PDI enumera una serie de obras de las que en un caso hay proyecto realizado, en otro no, pero que tienen una clara delimitación y que evalúa en 18,6 billones de pesetas. Por otro lado, prevé una financiación que en un 70 por cien es extrapresupuestaria y privada para hacer del año 1993 al 2007 esas obras que están evaluadas en esos 18,6 billones de pesetas. Eso supone que serán los planes posteriores los

que marquen prioridades, porque todas las obras contempladas pueden realizarse.

Nuestra posición es que eso no va a ser así. ¿Por qué? Porque nosotros consideramos que este Plan Director de Infraestructuras tiene un carácter muy importante y decisivo, pero es un esquema director. ¿Por qué? Porque creo que la evaluación de esas obras que aquí se contempla en pesetas de 1992 va a ser muy superior a 18,6 billones de pesetas. Por varios motivos: porque habrá que introducir obras ya mismo que son demandadas por esas comunidades autónomas de las que hablaba el Ministro; porque hay algunos proyectos que cuando se lleven a cabo costarán más porque son por ahora simples delimitaciones e incluso porque, a medida que vaya pasando el tiempo, obras que ahora nos parecen imprescindibles pueden no serlo y otras que en cambio no contemplamos, sí serlo.

Por ello, además, hay unas dificultades de financiación que ya se están viendo, porque estamos por debajo de la banda no máxima sino de la banda mínima en cuanto a presupuesto y la financiación privada y extrapresupuestaria, que debe tener el máximo interés y luego hablaré de ella, sin embargo, no parece que pueda compensar.

En esas condiciones nuestra opinión es que se trata de un esquema director absolutamente valioso para saber en qué dirección debemos movernos en los planes sectoriales para marcar un rumbo y para dirigirnos en una dirección.

Eso exige establecer prioridades, porque si todo no puede hacerse es preciso decir qué es lo que hay que hacer antes. Esas prioridades —y aquí lo reconozco— quizá no deben tener, desde el punto de vista legislativo, un carácter concreto de obras concretas, porque no disponemos de todos los datos como para poder elegir de esa forma. Pero sí pueden ser pautas de actuación que prioricen un tipo de actuaciones sobre otras y que nos permitan en un futuro de cinco, siete u ocho años, revisar este mismo Plan Director —yo le llamo esquema director— de forma que en otra proyección, que no será ya el 2007 sino mucho más lejana, nos vuelva a abrir el futuro para poder seguir eligiendo. Esta sería la concepción diferente del Grupo Popular, pero —insisto— con los mismos mimbres haríamos otro cesto en alguna forma diferente.

Siguiendo con estos puntos generales, hay dos en los que yo quiero fijarme. El primero es la concertación con comunidades autónomas y corporaciones locales, pero sobre todo comunidades autónomas. El Ministro ha señalado su importancia. Nosotros insistimos en ella todavía más. Hoy en día, con el reparto competencial, el reparto político que hay en el Estado, tenemos que dar mucha más entrada, mucho más juego en las propias competencias de la Administración Central, en este caso del Ministerio, a los deseos, a las voluntades, a la coordinación con las comunidades autónomas.

No digo que en el PDI eso no se considere; sí se considera, pero yo creo que hay que considerarlo más. Y pongo un ejemplo. Tenemos que hacer redes de autovías, infraestructura ferroviaria, grandes obras en recursos hídricos e incluso trasvases, embalses, etcétera. Todo ello tiene un impacto medioambiental, al que en este documento se le da mucha más importancia de la que se le dio en el pri-

mero, y de lo cual nos felicitamos todos. Pero es que respecto al medio ambiente, el siete por ciento de nuestro territorio está protegido. Hay 680, me parece, espacios protegidos, que son competencia de las comunidades autónomas. Si no hay un gran acuerdo con comunidades autónomas de qué debe ser preservado y qué puede ser sacrificado al desarrollo o a la construcción de obras públicas, llegaremos a una situación de *impasse* en que no se podrán afrontar grandes obras públicas.

Otro punto al que también ha hecho referencia el Ministro y que naturalmente le preocupa mucho porque lo ponía como uno de los puntos más importantes, es el tema de ordenación territorial, desequilibrios territoriales. Es un tema muy difícil, yo lo admito, y no hay soluciones sencillas para decir cómo conseguir un equilibrio territorial. Ciertamente una inversión de las que se llaman de acompañamiento, que rompe una congestión de tráfico en una gran ciudad, puede tener un efecto económico mucho más beneficioso que una inversión de impulsión en una zona semidesierta. Pero eso no nos puede llevar a la conclusión de que favorecer siempre al primer caso frente al segundo nos llevaría a un desarrollo poblacional que no es el que queremos. Hay una tendencia natural, que ha señalado el Ministro, a que la población se concentre en determinadas áreas en España; es una tendencia fortísima, y yo me pregunto si con este plan hacemos suficiente fuerza para frenar ese desarrollo, que puede llevarnos a una desertización del centro norte-centro sur de España, que sería perjudicial para todos.

Entro ahora en el tema sectorial, en el que debo decir que el documento del PDI, en mi opinión, es muy desigual. Hay algunos capítulos francamente buenos que pueden ser compartidos y otros que técnicamente son más flojos, están peor expresados y necesitarían una remodelación. Rápidamente repaso algunos. Por ejemplo, carreteras, que es un documento que yo creo que en grandes líneas recoge las necesidades del país en los próximos años. Decía el Ministro que a veces lo difícil es tachar y lo fácil poner, estoy de acuerdo, pero por ejemplo —y señalo sólo un punto— hay una autovía posible, La Junquera-Alicante. Nosotros pensamos —y eso lo debemos ver todos los Grupos— que en estos momentos, con una carretera, una autopista de peaje con poco tráfico y unos intentos muy laudables de conseguir la velocidad alta en todo el corredor mediterráneo, quizá estamos ahí ante un caso en que se podría pensar que es más beneficioso —y ésa será una de nuestras propuestas— conseguir que por las autopistas, con el necesario equilibrio económico-financiero de la concesión, circulen más automóviles y sobre todo más camiones antes de entrar a lo mejor en otras inversiones muy grandes. A cambio de eso, debo decir también que quizá en ese punto es donde hay una presión mayor de comunidades autónomas para incluir desdoblamientos de carreteras. Pongo siempre el mismo ejemplo, que es el de mi Comunidad Autónoma, Castilla y León, la N-122, pero podría poner ejemplos de muchas otras comunidades. Por eso quizá haya al final más demanda de obras que las que se puedan quitar.

Un punto en el que sí quiero insistir, porque me parece que está bien tratado, es el de la conservación. Creo que

aquí debe haber un acuerdo entre todos los Grupos en el sentido de que la conservación de carreteras es un tema vital, es quizá donde más fácil es disminuir de un año para otro, pero eso no se debe hacer. En el Presupuesto de 1996, que disminuye fuertemente la inversión en carreteras, la conservación se mantiene e incluso sube un poco. Eso —lo he dicho esta mañana— me parece una decisión muy acertada.

Entramos en infraestructura ferroviaria, respecto al cual yo diría que es un capítulo del que no tengo muy buena opinión, porque si está muy bien hecho el planteamiento teórico, no está bien resuelto luego cómo hay que actuar, a mi modo de ver. Si lo está en transporte de cercanías y en transporte urbano en general, que creo que es uno de los capítulos mejores del documento, pero no en otros, y quiero hacer una especial referencia al tren de alta velocidad, y al tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Ciertamente ha habido un malentendido, del que sin duda el principal responsable soy yo porque no me supe expresar con claridad, y sí quiero —porque me parece de suma importancia desde el punto de vista nacional e internacional— dejar clara en esta sede parlamentaria cuál es la posición del Partido Popular en cuanto al tren de alta velocidad.

Nosotros, como Partido Popular, estamos a favor del tren de alta velocidad, dicho en general, y muy especialmente a favor del Madrid-Barcelona-frontera francesa. Creemos que si no hubiera ningún tren de alta velocidad en España y se hablara de hacer uno, quizá los dos puntos más lógicos son Madrid-Barcelona, ésa sería la primera idea que se podría ocurrir. Por otra parte, hay unas redes trans-europeas que justifican ese Barcelona-frontera francesa.

Ahora bien, si nosotros o yo personalmente tuviéramos una postura electoralista o simplemente superficial o poco razonable, como en el PDI se contempla ese tren de alta velocidad, con sumarnos a lo que dice el PDI ya lo hemos resuelto, pero yo creo que una obligación nuestra —desde luego mía y yo creo que de todos— es decir a los ciudadanos lo que realmente pensamos sobre un aspecto determinado. Precisamente porque el Partido Popular, y yo personalmente, queremos ese tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, opino —y es una opinión mía— que, tal como está planteado en el PDI, en estos momentos se hace inabordable. ¿Por qué? Porque se habla para todo el alta velocidad de un billón 700.000 millones, de los cuales 500.000 más o menos son de actuación pública y un billón 200.000 millones de actuación extrapresupuestaria, fundamentalmente privada. Si reducimos eso a Madrid-Barcelona o Madrid-Barcelona-frontera francesa, la proporción sigue siendo la misma, hay un 70 por ciento de financiación privada. Eso lo hace inabordable. ¿Por qué? Porque hay un cambio muy brusco del Madrid-Sevilla, que ha sido hecho cien por cien con cargo a los Presupuestos, a una modalidad en la que el 70 por ciento es extrapresupuestario o de financiación privada.

Llevamos siete años, desde el año 1988, con esto aprobado, se han hecho cosas, sobre todo inversión pública, se han preparado estudios, pero todos somos conscientes de que este proyecto lleva una vida lánguida, no hay movi-

mientos entre los financieros privados para incorporarse a ese proyecto. ¿Por qué? Porque en estas condiciones no es atractivo. Nosotros creemos, como Partido Popular, que la financiación pública tiene que ser mayor, sí creemos que debe participar la financiación privada, nos parece muy conveniente, pero creemos que la financiación pública —estamos hablando de alguna comunidad autónoma y sobre todo del Presupuesto del Estado— tiene que ser notablemente superior para que se cree ese interés por la financiación privada y pueda llevarse a cabo este plan. No es una decisión que hay que tomar mañana, pero ciertamente decía esta mañana el Secretario de Estado, José Alberto Zaragoza, que en dos o tres años habrá que tomar esa decisión para ver si esas obras que se están haciendo en Lérida-Zaragoza-Ricla-Calatayud tienen un carácter u otro.

Por tanto, nosotros creemos que hay que incrementar esa magnitud de la financiación pública. Ahora bien, el orden de incremento de esa magnitud es tal —en nuestra opinión, sin poderlo fijar exactamente— que supondría la inversión en infraestructura ferroviaria —este año son del orden de 69.000 millones— de cuatro o cinco años. Nadie en su sano juicio puede pensar, y además la importancia del ferrocarril no lo permitiría, que durante cuatro años se haga sólo el Madrid-Barcelona-frontera francesa y no se actúe en el resto de la red. Luego, es necesaria una financiación adicional de la propia inversión del PDI o de inversión de fuera. Yo pienso que consiguiendo que algunos proyectos que ahora se financian al cien por cien tuvieran una mayor participación de financiación privada, podrían liberarse fondos —quizá fondos europeos— que fueran a ese tema. Sé que es un problema difícil, pero yo creo que debemos contemplarlo porque, si no, corremos el riesgo de querer todos —y quererlo de verdad y el primero el Ministerio— que se haga ese tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa y, sin embargo, que no se lleve a cabo.

Resumo, pues, para que quede clara la posición del Partido Popular, que sí a ese tren de alta velocidad, no vemos cómo puede hacerse en estas condiciones de financiación privada y decimos que tiene que haber mayor financiación pública.

Sigo, porque creo que es un tema fundamental, con los recursos hídricos. Nosotros hemos tenido una posición de principio que repito, porque es de principio, y es que creemos que, siendo importantísimo este tema, no tendría que ser tratado en el PDI, sino en el plan hidrológico nacional, del que el PDI no es más que un resumen. Ciertamente eso es una posición formal, pero por supuesto el Partido Popular, si los demás Grupos quieren seguir hablando de recursos hídricos, tiene su posición y la va a expresar.

Yo he notado, y lo digo con sinceridad, un acercamiento de posturas a lo largo de estos dos años. He visto que ante esa insistencia que nosotros hacíamos en el ahorro de agua, en recursos no convencionales, en desalación, otros Grupos, especialmente el que apoya al Gobierno y el propio Ministerio, se han acercado a esta posición y han visto, no por nuestros exordios, sino porque han llegado a ese convencimiento, que era conveniente gestionar más la demanda y olvidarnos un poco de la oferta.

¿Qué pasa con los trasvases? Nosotros, como postura de principio, no estamos de acuerdo con el sistema de trasvase que en el PDI se dibuja, pero que ya dice que se desplaza, como mínimo, a más allá del año 2000, un gran sistema de trasvases norte, sur. Esto es algo que, en principio, no nos parece adecuado. Sin embargo, debo decir que el Partido Popular nunca ha dicho no a los trasvases de una forma radical. Consideramos que, por sus propios efectos, no sólo económicos, sino también psicológicos y políticos, que debemos tener en cuenta, el trasvase debe ser una última oportunidad y debe verse dentro de unas compensaciones globales, porque, si bien el agua es de todos, y eso es un principio que todos debemos defender, sin embargo, hay que reconocer que esas regiones que ceden el agua deben tener una compensación de todos los españoles, porque a todos nos beneficia esta actuación del agua. Por tanto, creo que en el tema hidráulico, siendo, quizá uno en el que hay más diferencias, podrían encontrarse soluciones cercanas.

De la misma forma que disiento de ese planteamiento en cuanto a recursos hídricos, debo decir que el capítulo de depuración de aguas residuales es magnífico y, además, ha dado lugar a un acuerdo, antes de que este PDI se ponga en funcionamiento, entre ministerios y comunidades autónomas, cumpliendo la directiva europea, por lo que se ha hecho un plan, que también señalo, de 1,8 billones de pesetas, 300.000 más de lo que preveía el PDI. En cuanto los proyectos se han concretado, inmediatamente ha habido un aumento de ese coste, coste que yo considero inevitable y no por culpa de que los técnicos lo hayan hecho mal, sino porque creo que era imposible hacerlo de otra forma.

Nosotros también creemos que es muy conveniente que haya unos capítulos especiales para Baleares y Canarias. Creemos que su situación archipelágica exige un tratamiento distinto, no diferente al que da el PDI, pero sí centrado en esa especialidad que supone cada isla.

Termino hablando de la financiación. Ciertamente la financiación, y todos lo hemos visto desde el primer momento, es quizá la parte más difícil del PDI. La financiación presupuestaria está, por tercer año, por debajo de esa banda baja que habíamos dicho (la alta era de 12,5 millones, la baja 10 millones), por tanto, estamos por debajo de esa financiación.

El 3,9, que señalaba como cifra el Ministro, no depende sólo del Ministerio, sino de otras Administraciones que ciertamente, a veces, han invertido menos que el Ministerio, y coincido con el Ministro en que creo que es un suelo del que no deberíamos bajar. Esto es algo que debemos mantener, aunque no podamos conseguir, como decía antes, todos los objetivos del PDI. Debe ser un esfuerzo independiente mediante el que nosotros dediquemos cada año un volumen de fondos que no permita bajar de ese 3,9.

Yo insistía, e insisto, como representante del Grupo, en la financiación privada de las obras públicas. Esto es algo, e insisto aquí, que no es novedoso y el propio PDI lo recoge, pero creo que ahí debemos dar un gran paso. La financiación mixta, porque la financiación privada la veo prácticamente imposible en ninguna obra, que aprovecha, mediante la financiación estatal, lo que son efectos benefi-

ciosos para todos los ciudadanos, y una financiación privada que puede establecer una cierta tasa, un peaje blando, un precio en determinados servicios, es algo que debemos explorar. Hay que explorar, y ésta sería una de mis peticiones al Ministerio y a los demás grupos, proyecto por proyecto en los grandes proyectos, cómo podríamos conseguir esa financiación privada que nos permitirá acometer este Plan Director de Infraestructuras.

Termino, pues, señalando que, sean cuales sean las discrepancias, y aquí he explicado algunas, considero que el Plan Director de Infraestructuras es un gran esfuerzo del que todos debemos sentirnos orgullosos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa por Cataluña, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: La verdad es que el objetivo de la comparecencia de hoy (después de tener el PDI propuesto, en principio, desde el año 1993 al 2007, discutirlo en 1995 —su comparecencia fue en abril de 1994—, y estar en la fase de elaborar las resoluciones para elevar al Pleno sobre lo que han sido las discusiones de las comparecencias que hemos realizado) nos hubiese gustado que hubiese estado centrada en situar la evolución del tiempo que ha transcurrido desde que se presentó aquí, tanto en el marco financiero, como en la propia estructura del propio PDI. En su intervención el señor Ministro ha hecho un cierto énfasis en dos elementos fundamentales que son precisamente dos de los desequilibrios que hemos encontrado dentro del documento del PDI.

Si distribuyéramos en volúmenes el PDI, veríamos que hay una documentación exhaustiva respecto a infraestructuras en carreteras y en ferrocarril, bastante detallado, aproximadamente 124 páginas, aunque otra cosa es que se compartan las propuestas que se proponen. También hay una buena proyección del transporte urbano y de los accesos a las grandes ciudades, unas 110 páginas. Sin embargo, a medio ambiente, solamente se dedican 24 páginas, que se han añadido en la segunda edición, ya que en la primera no aparecía, y se ha centrado en el compromiso de la evaluación de impacto ambiental de cada obra, en el tema del saneamiento y depuración y en el tema de los residuos sólidos, urbanos o industriales.

Fundamentalmente en su intervención ha valorado, bajo nuestro punto de vista, la limitación del PDI. Ya le plantearé después que debiera hacerse una evaluación global del PDI y de los planes sectoriales para ver qué modelo territorial queremos para el futuro, cómo incide ese modelo territorial en la propuesta de estas inversiones, cuál es el impacto en el medio ambiente, y qué tipo de desarrollo sostenible es el que queremos proponer. En síntesis, ésa sería la reflexión.

Por lo que se refiere al tema hidrológico, que se plantea en el documento en unas 30 páginas, hay una discusión sobre si éste debe ser el sitio adecuado para discutir el Plan Hidrológico. Yo creo que lo que abunda no daña; es decir, aquí debemos sacar el compromiso de cómo vamos a dotar el territorio que orientamos para el futuro y de

qué manera lo vamos a dotar de energía y de agua. Hay un vacío en la energía, ya que no hay una propuesta en cuanto al volumen de energía que vamos a utilizar, por no estar recogido por separado, y respecto al recurso hídrico, que después desarrollaremos en el Plan Hidrológico, aquí estamos tratando propuestas indicativas que después van a realizar los planes sectoriales. Este compromiso hidrológico debe de constar de la política de reutilización de agua, de ahorro de la misma, y de cómo cubrir los déficit hídricos, que tienen hoy día esas zonas en un próximo futuro, porque el tiempo no está para llover y las actuaciones son las que son.

En ese sentido, y combinando esas tres patas, hay que hablar de la política de trasvases. Sin embargo, aquí se plantea una interconexión de cuencas como solución en su conjunto, comunicando las cuencas del norte con las del sur, con lo que se plantea más una actuación de obras de infraestructura hidráulica que una actuación de agua. Es verdad que ello obedece al plan de cuenca, dentro del plan hidrológico que podamos tener en cada uno de los sitios.

En todo caso, a mí me gustaría reconocer que la propuesta del Gobierno no solamente ha iniciado el debate dentro del Gobierno, y es bueno unir todos los esfuerzos del Gobierno central, sino que ha habido una actuación por parte de las comunidades para volver a situar dentro de la propuesta del Gobierno, y que también en las fuerzas políticas se ha abierto esta postura de debate. Yo considero que la propuesta es técnica y supone la suma de proyectos sectoriales a la que se ha hecho una introducción territorial con un condicionante europeo, pero quizá falte ese debate en toda la sociedad española para comprometerla con el futuro y con las orientaciones que aquí decidamos.

A lo largo de las comparecencias que se han producido dentro de la Ponencia, hemos encontrado cuatro grandes limitaciones a la propuesta del PDI que nos ha realizado el Gobierno.

Primero, esta propuesta es poco interadministrativa; es una propuesta no madurada en la que se relaciona a la Administración local, provincial y regional, con la Administración central, con indicaciones que van a obligar a las administraciones a ejecutar parte de esta gestión, ya que hay muchas competencias que son transferidas y que debieran tender a una atención más concertada. No es óbice, porque precisamente en los planes sectoriales se puede lograr. De ahí que nosotros creamos que deber ser una propuesta abierta a la concertación en la concreción, no una propuesta de mínimos o máximos que después va a desarrollar unilateralmente una parte de la Administración.

La segunda es que ese debate, que decíamos no se ha logrado, también se pueda ampliar y producir en la fase de concreción de los planes sectoriales.

La tercera gran limitación es que no parte de un modelo territorial medioambiental en el cual se insertan los planes sectoriales. Yo creo que sale más de un modelo sectorial (fundamentalmente de las grandes actuaciones del Ministerio) que de esa actuación de ordenación territorial en la cual vamos a ir después insertando determinadas políticas sectoriales, esa globalidad que recoge actuaciones sectoriales.

En cuarto lugar, el tema que decía al final el portavoz del Grupo Parlamentario Popular del marco financiero económico. No es riguroso, no está bien medido, máxime en una etapa económica en la que de aquí al año 1999 (por lo menos se habla de un ajuste presupuestario para contener el déficit público) vamos a ir a una contención de la capacidad presupuestaria; hay unos compromisos, aunque este año la cifra es pequeña. La diferencia entre el compromiso anual que sacaba el PDI de 878.000 millones y lo que en realidad viene en infraestructuras es muy pequeña, como digo. Pero hay un compromiso de 372.000 millones de financiación extrapresupuestaria. No es una reflexión mía. Insisto que ha sido una reflexión que ha salido en todas las comparencias que se han hecho en el trabajo en ponencia. El profesor Fuentes Quintana fue el que más exhaustivamente entró en la parte de la financiación extrapresupuestaria, en cómo estaba medida, si de verdad era extrapresupuestaria o eran actuaciones de los usuarios; si era una actuación determinada desde las administraciones que podían complementar comunidades autónomas o si eran de verdad figuras impositivas nuevas o figuras impositivas que podían complementar esta falta de ingresos desde el compromiso inicial.

La realidad es que encima de la mesa del Parlamento debemos reconocer con total tranquilidad que hay tres grandes reflexiones a hacer y tres grandes conclusiones para poder medir lo que va a ser nuestro pronunciamiento. Primero, el Parlamento al pronunciarse con el PDI está haciendo una declaración, sin precisar prioridades y sin precisar unas actuaciones a realizar en un futuro concreto, de un volumen de iniciativas que optan por un tipo modal de transporte. Por ejemplo, nosotros no compartimos la apuesta por la red de alta densidad en el tema de carreteras. Se ha referido usted antes a un rey y a hacer navegable el río de aquí a Aranjuez. Si utilizáramos datos, Augusto hizo en este país 4.000 kilómetros de carreteras, Carlos III realizó inversiones hasta 7.000 kilómetros, y el Gobierno de usted —bueno no de usted, sino del que usted forma parte; a lo mejor el día de mañana es de usted como Presidente— casi 7.000 kilómetros de carreteras. Es decir, no es una seña de identidad socialista y de modelo de desarrollo la alta densidad de carreteras a lo largo de la propia historia.

Lo cierto es que esa opción por la alta velocidad nosotros no la compartimos, y aquí vamos a discrepar con el Partido Popular. No la compartimos cuando se puso de Sevilla a Madrid. A lo mejor nosotros estaríamos más por la que ustedes llaman velocidad alta de 200 kilómetros, por utilizar una mayor interconexión que vertebrase el territorio en lo que es ferrocarril, que redistribuya esas inversiones para una mejor conexión de toda la vertiente convencional a 160 ó 200 kilómetros por hora como más prioritario, junto con la conexión europea, ya que también hay que plantearse la conexión con Europa.

La segunda cosa que se nos va a pedir es que el Parlamento se pronuncie por una obligación de invertir 18.000 millones de pesetas, de los cuales 13.000 son por presupuestos generales y 5,5 billones de pesetas van a ser por financiación extrapresupuestaria. Esa va a ser una decisión que el Parlamento tome, un compromiso de inversión glo-

bal y anual. Estamos tomando la decisión de que el Gobierno, de aquí al año 2007, comprometa unas inversiones de 878.000 millones de pesetas, sea cual sea la evolución, después que recorte donde tenga que recortar. Es decir, que optemos por una decisión determinada a la hora de que se pronuncie el propio Parlamento.

Y la tercera decisión que se nos viene al parlamento sería que si hay recorte presupuestario, si no hay capacidad suficiente desde el presupuesto público, nos estamos pronunciando por un volumen de financiación extrapresupuestaria que autorizamos al Gobierno para que desarrolle con posterioridad.

Esos tres niveles de compromiso son los que se le están pidiendo al parlamento, y en concreto a la fuerza política que intento representar esta tarde.

¿Cuáles son las deficiencias que hemos encontrado para poder tomar estas decisiones dentro de la propuesta de PDI? Primero, creemos que hay, más que una política global de transporte y de comunicación, una política que ha decidido, en la carretera y el automóvil, el modo de universalizar la capacidad de movilidad de los ciudadanos, especializando el ferrocarril a cercanías, alta velocidad y mercancías, pero no mantiene ese compromiso del ferrocarril, que, por cierto, habría que decir que ojalá se cumplirían los 215.000 millones de inversión. No estoy entrando ni siquiera en grandes cifras, sino como orientación para el próximo futuro.

Segundo. Hay poca presencia dentro del PDI de lo que pudiéramos llamar transporte público y colectivo frente a la capacidad de movilidad individual, sobre todo en lo que podríamos llamar decisiones que al final van a tomar. Es verdad que por la carretera puede haber transporte colectivo de autobuses, pero lo cierto es que a lo que estamos invitando en grandes decisiones al decir que la movilidad se limita a la carretera es a ir a una sobredotación intermodal en ejes concretos de la propuesta del PDI, mientras que en otras se deja una única opción modal del transporte.

La tercera gran limitación es que hay una concentración decidida en los polos de desarrollo para el próximo futuro. En su intervención S. S. ha venido a corregir lo que el texto propone como iniciación al debate. Parte de la idea de que en lugar de hablar hoy de una especie de ventajas comparativas entre economías, debe hablarse de competitividad de espacios físicos donde se realiza la propia realidad económica. Pero es que hay más. Cuando habla de la concentración de inversiones, sin ambages, en la parte del modelo territorial, viene a decir que la tendencia es a la concentración del crecimiento económico en áreas metropolitanas, y precisamente al incremento de desequilibrios entre las distintas áreas comunitarias. Por tanto, si concentramos en tres ejes de desarrollo, no estamos actuando en corregir desequilibrio y en conectar mejor toda la realidad interna, estamos optando para concentrar esas inversiones. En concreto, el PDI, al final del ejercicio, tendría poca conexión con el noroeste y el oeste.

El corredor mediterráneo es falso que se plantee como tal, porque Andalucía queda desconectada de Levante a través de Murcia. Es verdad que la conexión sería de Andalucía por el interior hacia Barcelona, pero no se hace ese

corredor que comunique dos polos de desarrollo. Sevilla-Córdoba con Valencia-Alicante a través de Murcia, inclusive la conexión con el centro de algunas de estas periferias no queda bien, en concreto la región de Murcia. Podríamos utilizar Asturias si no se utiliza bien la variante de Pajares o, por lo menos, se mete dentro de la propia actuación.

Una de las evoluciones que puede tener el PDI es aumentar los desequilibrios territoriales, ir a una jerarquización del territorio sin garantías de que de verdad vaya a un mayor reequilibrio territorial y, sobre todo, no hay una apuesta decidida por lo que debiera de ser un desarrollo global de la zona rural, de la que no podemos evadirnos. Por mucho que la población se concentre en áreas metropolitanas, como se abandone el área rural, como vayamos a un abandono sin dar calidad de servicio en esa zona, estaremos provocando un abandono que después no vamos a poder solucionar por mucho que queramos dotar de infraestructuras las grandes áreas metropolitanas.

La quinta deficiencia que hemos encontrado es que no hay una actuación de intermodalidad sino de opción modal. El tren de alta velocidad aparece en Europa para aliviar la sobredotación de vuelos entre ciudades europeas. La gran cantidad de vuelos quiere ser sustituida por el tren de alta velocidad, que comunica las grandes ciudades rápidamente en un espacio de 300 ó 400 kilómetros. Pero hay zonas que tienen sobredotación, que van a tener puente aéreo, que van a tener ferrocarril de alta velocidad, que van a tener autovía, que van a tener incluso autopistas, que van a tener multiplicidad, sin embargo, hay otras que apenas tienen una opción. No hay de verdad un planteamiento intermodal. Es verdad que sí lo hay en las zonas portuarias —ferrocarril, carretera, transporte de mercancías, transporte de viajeros—, pero no se plantea así en el resto de actuaciones.

¿Cuáles serían, por tanto, desde nuestro punto de vista, las mejoras, las condiciones o los compromisos que debería incluir una reelaboración de la propuesta? Terminó, señor Presidente, sé que me está haciendo señas.

Creemos que deberían reelaborarse determinadas vertientes del plan para dar un criterio de globalidad: medio ambiente, vivienda, energía y costas, tema que está simplemente reseñado. Creemos que debe complementarse en esa reelaboración el compromiso de concertación con las administraciones públicas; creemos que debe haber una mayor intermodalidad y una evaluación de impacto global en el medio ambiente y en el modelo de desarrollo que va a tener nuestro país en el propio PDI. En la medida en que esos compromisos se vean reflejados en las resoluciones del Pleno de la Cámara, nuestro Grupo estará en condiciones de dar su apoyo en las tres vertientes que creo que se nos demandan para que el Parlamento se pronuncie. Si no es así, pediremos una reelaboración más profunda de este PDI.

Muchas gracias, señor Presidente, y disculpe por la extensión.

El señor **PRESIDENTE**: En absoluto, ha cubierto su tiempo con el máximo rigor.

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Hoy estamos cumpliendo este penúltimo trámite, último en Comisión, en el que contamos con la presencia del señor Ministro. Le agradecemos la información que hoy nos ha dado, porque aunque por el PDI todos la conocíamos, ha habido un matiz nuevo, para mí al menos, en su intervención. Después me referiré a él.

Nosotros decíamos ya hace tiempo en Comisión, incluso en algún debate plenario, que considerábamos el PDI como un dibujo final de lo que deseábamos tener, como un esquema; que en otras de sus partes parecía un programa ya más elaborado, y que básicamente le faltaba un marco general de una estrategia de ordenación del territorio. Este era el punto en que podía haber un choque con las comunidades autónomas que tienen sus competencias de ordenación del territorio.

Decíamos también entonces —y todavía estamos en parte en ello— que la mezcla de esquema, programa y plan de desarrollo podía hacer difícil asumir el PDI, pero que tenía suficientes indefiniciones como para que quedase bien clara la voluntad de lo que en un futuro quiere. Esas indefiniciones nos dejan abiertas muchas posibilidades.

Para nosotros el PDI es positivo, es muy válido como un elemento inicial. Otro portavoz hablaba hace un momento de reelaboración. Nosotros creemos que deberá reelaborarse. ¿Por qué? Verdaderamente queremos que el PDI sea el documento aprovechable para toda la elaboración de infraestructuras del futuro y tiene que ser el documento referencia inicial que nos tiene que llevar a un gran consenso. Pero ¿cómo actuar?, ¿cómo llegar a ello? Puede ser fácil alcanzar el consenso, pero después hay que poner en práctica todo lo que es el desarrollo de los muchísimos trabajos que el PDI comprende.

Este consenso tiene otro aspecto que no se ha comentado aquí, pero que debe señalarse. El PDI va a verse afectado posiblemente —no digo que sea así, puede ser, puede no ser, las urnas lo dirán en su momento— por una alternancia de gobierno, puede que ahora, puede que dentro de cuatro años, puede que dentro de ocho. O sea, el ámbito del PDI es muy amplio y, por tanto, este consenso es necesario para que básicamente sea un documento válido, no sea que después pueda haber una alternancia y el PDI se funde en ideas de otros grupos.

Por tanto, llegamos a la conclusión que a veces ya hemos comentado de que es flexible en el plazo. O sea, hay que elaborar algunos elementos de flexibilidad en este plazo. Para ello quizá sería bueno, en el momento en que ya podamos, adelantar de una manera efectiva los elementos teóricos. Y digo teóricos sabiendo lo que quiero decir: que no puede llevarse a la práctica el PDI en este momento si no tiene todo un desglose parcial de prioridades, que a lo mejor deberá establecerse a plazos en planes de cuatro, cinco años. Esto deberá ponerse en marcha. El PDI puede que ya tenga algunos saldos pendientes de estos planes puente que eran válidos para trabajar desde el momento en que era un documento para los años 1993 al 2007.

Lo que nos preocupa es cómo actuar luego y poner en práctica todo esto. Habrá que establecer estas prioridades. Las tendrá que determinar el Gobierno, porque nosotros tenemos muy claro que el PDI es un plan del Gobierno que la Cámara no aprueba. Está aprobado por el Gobierno y la Cámara lo estudia, elabora toda una serie de recomendaciones y está dispuesta a ir apoyando todo lo que el PDI marque. Pero, lógicamente, la Cámara no aprueba el valor de la financiación, los 18,7 billones de pesetas. La Cámara tiene conocimiento, «aprueba», entre comillas, la existencia del PDI y se compromete a que sea el documento básico en el que se vayan desarrollando todas las infraestructuras que deban hacerse en el período que se establezca. En una propuesta de resolución que al menos va a presentar nuestro Grupo se van a establecer quizá mejor las fechas, o sea, la flexibilidad que pueda tener el PDI.

Nos preocupa muchísimo, y lo hemos dicho en debates de otro tipo, que la temática hídrica esté dentro del PDI. De acuerdo que está dentro de un plan director de infraestructuras, pero no está todo lo que podrían ser las infraestructuras de las telecomunicaciones, y lo hemos comentado en otros debates. Nos parece que ya que el Plan hidrológico tiene que tener un rango de ley y tenemos tanto estos fundamentalismos de que hablaba el señor Ministro, debe desglosarse para poder ir trabajando muchísimo mejor sobre el PDI en los temas básicos de transportes, en todo su ámbito. El tema hídrico es otra guerra que vamos a tener que resolver y una no debería frenar la otra.

Creo que todas son importantes, pero los temas hídricos en estos momentos quizá tengan prioridad. Y hablo ya de máxima prioridad en relación a lo que decía en un principio, que el señor Ministro hoy ha entrado en unas facetas más fuertes en su inicio que otras veces. El señor Ministro ha entrado con fuerza en dos temas: en el medioambiental y en los recursos y estrés hídrico. Otras veces que habíamos hablado del Plan Director de Infraestructuras no eran éstos los temas iniciales en los que se ponía el máximo interés.

En cuanto al medio ambiente, no me preocupa mucho la temática de cómo actuar en un futuro, sea la que sea, si es que existe, la variación alternativa que pueda haber en el desarrollo del PDI, por cuanto la respuesta de la señora Narbona, Secretaria de Medio Ambiente, venía a decir que toda la temática de medio ambiente que está comprendida dentro del PDI básicamente viene muy orientada desde la Unión Europea. Por tanto, no es que algún grupo pueda introducir cambios a una normativa que está establecida desde fuera. Pero en otras prioridades, ya sean hídricas, ya sean de carreteras, ya sean de ferrocarriles, esto sí es preocupante, porque, según quien lleve a cabo el desarrollo, puede irse hacia un lado o hacia otro. Un grupo puede pensar más en carreteras, otro puede pensar más en cercanías o en ferrocarriles de alta velocidad. Esto a nosotros nos preocupa desde el punto de vista de que deberíamos quizá madurar más —no hay tiempo en esta legislatura, posiblemente— para llegar al consenso que lleve a las prioridades reales que deben atenderse. En los primeros cinco años habría que estudiar esto más.

También —el señor Presidente me parece que me hace alguna señal sobre el tiempo— nos preocupa el tema de fi-

nanciación. El estudio inicial, en cifras del Profesor Fuentes Quintana, que se ha citado aquí, se refería a que toda la financiación del PDI se basaba en un 2,12 por ciento del producto interior bruto, del cual presupuestariamente se iba el 1,49, y el 0,63 era extrapresupuestario. La temática está en que este extrapresupuestario es totalmente privado. Se consideran extrapresupuestarias las aportaciones que puedan tener comunidades autónomas y ayuntamientos. Aquí se nos decía —y parece ser que así es— que estamos en límites que dejan muy poco juego. Por tanto, ésta es una temática que a nosotros nos va a preocupar en el momento de redactar nuestras propuestas de resolución, y quisiéramos que, jugando con la flexibilidad que quizá pueda dársele al PDI y con la flexibilidad de financiación, establezcamos verdaderamente un desarrollo del PDI, que consideramos positivo y válido, de acuerdo con todos los entes que puedan verse implicados, como ayuntamientos, comunidades autónomas y Ministerio, como es lógico, porque es la base principal de todo. De esta forma podremos llegar, en primer lugar, a un consenso de esas líneas generales y, después, a un segundo consenso para ir trabajando en los planes —pudiéramos decir— parciales en el tiempo, porque es muy difícil establecer prioridades a 15 ó 20 años que pueda durar el PDI.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Gatzagaetxebarría.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Gracias, señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, por la información complementaria a la efectuada en su día en el Pleno de la Cámara.

Desde el Grupo Vasco hemos asistido con interés al cambio de filosofía que en el tratamiento de la planificación de las infraestructuras se ha operado desde el Gobierno, principalmente desde que usted empezó a dirigir el Ministerio, creo recordar en el año 1991. Por tanto, apreciamos el esfuerzo que se ha realizado en la coordinación de diferentes modos de transporte llevada a cabo en un documento marco, cuya credibilidad, a nuestro juicio, tan sólo puede estar empañada por su largo plazo, 14 años, o algunas indeterminaciones en su financiación. Por eso nos gustaría que el Ministro nos pudiera dar información complementaria sobre la financiación presupuestaria y extrapresupuestaria.

Efectivamente, el Plan Director de Infraestructuras no tiene reflejo en el ordenamiento jurídico español. No es un instrumento de ordenación urbanística o de ordenación territorial. Tampoco lo podríamos catalogar como un instrumento equiparable al Plan Nacional de Ordenación. Es, como se decía por parte del señor Ministro, un instrumento de planificación estratégica.

En el Grupo Vasco coincidimos en que un plan director debe contener unas directrices que sean desarrolladas por planes sectoriales de carácter horizontal, y que incidan en los diferentes ámbitos del territorio. El punto de partida del que surge el Plan es la necesidad de que exista una coordinación entre los distintos tipos de infraestructuras y efectuar una concepción integral del transporte, lo cual nos pa-

rece correcto. Conceptualmente nos parece adecuado el planteamiento del que parte el Plan Director de Infraestructuras y el esfuerzo que se ha realizado de coordinación de una visión interactiva de las infraestructuras.

Lo decía también el señor Ministro, la competitividad de la economía en unos momentos de internacionalización, de apertura de mercado, depende en buena medida de la disponibilidad de unas buenas infraestructuras físicas —carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles— para que el transporte sea a precios baratos hasta los mercados de destino. La importancia que posee el transporte para el adecuado desenvolvimiento de la actividad económica y social es manifiesta al intervenir en todos los estadios del proceso de producción, desde la recogida de materias primas hasta la distribución de productos terminados. Por ello, siendo conscientes de la importancia de contar con un transporte eficiente, somos partidarios de la planificación multimodal a fin de evitar disfuncionalidades.

Señor Ministro, desde el Grupo Vasco nos gustaría también referirnos a las infraestructuras del transporte, donde la política gubernamental ha estado enfocada sobre cuál es la consideración del transporte como un todo repartido, eso sí, en sus diferentes modos: ferrocarril, carretera, transporte aéreo, transporte marítimo. Quizá con esta previsión cabía esperar un posicionamiento más claro del Moptma en una determinada cuantificación porcentual de cada modo en el total. Esos son criterios políticos en materia de transporte y de posibilidades reales para alcanzar esos objetivos. No ha sido así. El Plan de Infraestructuras ha preferido responder a una extrapolación de cifras de los últimos años, como expresión inequívoca de una demanda no manipulada por los dirigidos de las políticas específicas.

Se constata, a nuestro juicio, la victoria de lo que es sobre lo que debería ser. Es decir, lo que es ahora, con las cifras de demanda y las infraestructuras actuales, y lo que debería ser en función de la concepción ideológica del transporte. Al no existir criterios de modificación del transporte actual, la carga política del PDI decrece, a nuestro juicio, sustancialmente, convirtiéndose en una mera resolución de programáticas técnicas.

En materia de ferrocarriles teníamos curiosidad por conocer el tratamiento que el Plan iba a otorgar al transporte ferroviario ligado al Estado, no sólo a través de sus infraestructuras sino a través de la empresa que prácticamente monopoliza la explotación en la actualidad. Nos parecía un momento muy oportuno para definir el nuevo transporte ferroviario en la península, tomando conciencia de que su parte de responsabilidad, dentro de la movilidad total, ha variado sustancialmente a lo largo del presente siglo, y muy especialmente en las tres últimas décadas, con el desuso del tren en cargas fragmentadas hacia la carretera, la aparición del tren de alta velocidad como un casi no ferroviario, y, finalmente, la aparición de directrices europeas tendentes a la eliminación de subvenciones a determinados servicios. En ese sentido, el Plan de infraestructuras se limita a detectar y resolver ciertas carencias endémicas. Por ello, echamos en falta un debate que esta Cámara tenía que haber realizado sobre la política ferroviaria previo al Plan

de infraestructuras, como se planteó por los diferentes grupos parlamentarios.

Sí queremos hacer, señor Ministro, algunas consideraciones sobre el Plan de infraestructuras, y es mostrarle nuestra preocupación ante la posible tentación de considerar el Plan como el documento único representativo del total de infraestructuras del Estado —y no del Gobierno central en sus propias competencias—, de las actuaciones en materia de infraestructuras de las comunidades autónomas. Por tanto, nosotros sugeriríamos que se tuvieran en cuenta también, dentro del Plan de infraestructuras, como documento complementario, como anejo o de la manera que se estime más oportuna, actuaciones infraestructurales de otros poderes políticos españoles, de manera que podamos congregiar en un documento todas aquellas actuaciones de los poderes centrales del Estado y de los poderes autonómicos. Creo que de alguna manera en la vida parlamentaria debemos llegar a esta solución.

Nos parece positiva la disposición que se contiene en el Plan de concertar actuaciones, por ejemplo, con las administraciones públicas vascas en materia de transporte intermodal, porque éstas también tienen competencias en las mismas. Consideramos de gran importancia la división del Plan en etapas —obligadamente tienen que ser yuxtapuestas—, que permitan periodificar actuaciones, marcar criterios de priorización y establecer condicionantes de vecindad para las planificaciones que son competencias de las comunidades autónomas.

En materia de puertos, sin perjuicio de una discrepancia de concepción que tenemos con el Ministerio, sí que nos ha llamado la atención un tema muy puntual, y es que cuando se habla de planificación y gestión de los puertos se habla de la generación de recursos necesarios para conseguir un equilibrio económico-financiero, y, en cambio, no se habla de la misma manera cuando se hace referencia a las carreteras, a los ferrocarriles, respecto de los cuales se señala que su eficiencia no está medida en términos económico-financieros, sino que deben incorporar el conjunto de costes que implican las mismas.

Sin perjuicio de que podamos realizar algunas mejoras en el tema de puertos, nos parece que en aeropuertos se sigue con una línea de cumplimiento de compromisos políticos adquiridos con diferentes comunidades autónomas y, por tanto, estamos de acuerdo con la política de las infraestructuras aeroportuarias que ahí se exponen.

En materia de costas, también sin perjuicio de la discrepancia política de fondo que se pueda tener sobre la gestión del dominio público marítimo-terrestre, sí nos preocupa el que cuando se desafecten en determinadas áreas portuarias, como se habla en el Plan de infraestructuras, en vez de depender del Ente Público Puertos del Estado o de la autoridad portuaria en cuestión, pasa a depender de la Dirección General de Costas, y puede ocurrir —y por ello pensamos que había que corregirlo, por lo menos aclararlo en el Plan— que la conservación, el mantenimiento de estas zonas antiguamente portuarias, desafectadas de los puertos y adscritas a la Dirección General de Costas, en definitiva entren dentro de la colaboración y el mantenimiento de los ayuntamientos. Creemos que eso debe corre-

girse, porque no está del todo claro en el Plan de infraestructuras.

En materia de aguas, de recursos hídricos, tenemos que reconocer el esfuerzo que se hace en el Plan Director de Infraestructuras. Nos parece positivo que tanto en las cuencas hidrográficas del norte como en las del Ebro se prevean la implantación del sistema automático de información, porque, en definitiva, los recursos hidráulicos son escasos, son muchas las demandas a satisfacer y ello origina el problema de la asignación de un bien escaso entre la multitud de usos alternativos. Por eso es evidente que la economía de mercado, guiada por la ley del máximo beneficio o de la competencia perfecta, no asegura de por sí un equilibrio deseado ni otorga una equidad en el reparto del agua. Estamos de acuerdo en la necesidad de una planificación hidrológica importante que vaya compensando imperfecciones que se están produciendo, y nos parece conveniente que el Plan Director de Infraestructuras contemple una programación de los recursos hídricos que deberá ser desarrollado por el instrumento sectorial competente, que es el Plan hidrológico nacional que se aprobará de conformidad con lo que dispone la Ley de Aguas, con la reserva de legalidad que ahí se efectúa, a través de una Ley de Cortes.

De todas maneras, sí nos gustaría hacer una referencia, por ejemplo, al tema de la tarificación del agua, que debería incluir los costes económicos y sociales. También el uso del agua en los regadíos como finalidad de mayor consumo. Es preciso garantizar su uso más eficiente. Se hacía referencia también por parte del Ministro al tema de los trasvases, y nuestro Grupo Parlamentario es partidario de que esta figura sea utilizada cuando sea necesario, con el fin de que el agua, que en definitiva es un bien escaso, se pueda racionar bien, sobre todo por la consideración que tiene el mismo, otorgada por esta Cámara, de un bien de dominio público que como tal está sujeto a un interés general y ese interés general es el que ha de prevalecer. Por tanto, como es un bien de dominio público, nuestro Grupo Parlamentario ve que el instrumento, la figura del trasvase puede ser necesaria, puede ser oportuna para resolver carencias, deficiencias que en cuencas hidrográficas deficitarias puedan existir a través de trasvases de cuencas hidrográficas con superávit.

En este sentido, nuestro Grupo Parlamentario entiende que esta programación genérica que se hace en el PDI tiene que concretarse —quizá no pueda ser por parte de este Gobierno, pero sí por el que le siga, bien sea del mismo color o de otro signo político— en base a la planificación interactiva, de la que muchas veces hemos hablado, entre las cuencas hidrográficas y el Plan hidrológico. En definitiva, tiene que ir simultáneamente y culminar con ese Plan hidrológico nacional, que como establece la Ley de Aguas, lo que tiene que hacer es coordinar las diferentes planificaciones hidrológicas de las cuencas y corregir las disfunciones y las contradicciones que en las mismas pueda haber; además, por una consideración de orden jurídico, y es que mientras los planes de cuenca tienen una consideración reglamentaria, el Plan hidrológico nacional tiene la característica de ser una Ley, y en base al principio de primacía le-

gislativa y a la jerarquía de rango tendría esa mayor prioridad, sin perjuicio del propio contenido que ya le otorga la Ley de Aguas.

Estas serían, en suma, las consideraciones que haríamos desde nuestro Grupo Parlamentario. Concretaremos algunas mejoras puntuales que desde nuestro punto de vista se deben realizar en el Plan Director de Infraestructuras y que en los próximos días presentaremos a la Cámara.

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

El señor **MARTÍN MENIS**: En primer lugar, quiero dar las gracias al Ministro por su presencia aquí y, además, porque ha sido grato escucharle.

Durante las últimas semanas, este Diputado, que es de un Grupo Parlamentario pequeño y que no tiene demasiado tiempo, ha trabajado mucho intentando preparar un documento de análisis sobre el Plan Director de Infraestructuras, que intenta, desde nuestro punto de vista, profundizar en ese Plan director que ha presentado el Gobierno, destacar sus elementos positivos y hacer una crítica positiva intentando buscar las mayores aportaciones que podamos realizar, centrándonos en el caso de los archipiélagos, como fuerza política que somos de ámbito autonómico.

Hace unas horas, cuando estaba pensando cómo ordenar un debate donde hay que hablar de un documento extenso, leía a la vez unas declaraciones de un ministro del Gobierno, el señor Saavedra, que venían en los periódicos de esta mañana. Los titulares decían: «Saavedra amenaza a Coalición Canaria ante el posible apoyo a la Comisión del caso GAL». Dice que Coalición Canaria no puede estar poniendo la mano pidiendo dinero y luego haciendo lo que les da la gana.

Esto viene unido a declaraciones del propio Ministro Saavedra hace poco tiempo, en las que, ante una visita del Presidente del Gobierno canario, don Manuel Hermoso, al Presidente don Felipe González, decía —también las tengo por aquí— que no podía obtener nada porque nosotros no estábamos apoyando los presupuestos. O como unas declaraciones que hizo en el mes de julio en periódicos nacionales, donde después de no llegar a un acuerdo para gobernar en conjunto Coalición Canaria con el Partido Socialista en Canarias, decía que en el Ministerio se harían las obras como creyeran oportuno, porque los dueños de las *perras* eran los que decidían.

Sin embargo, estamos hablando aquí de una política totalmente diferente. El Ministro comenzaba diciendo: «Estoy de acuerdo en que este texto es el del Gobierno, pero el Plan debe ser de todos los españoles.» Lo que pasa es que no sé si la discusión positiva que nosotros tenemos aquí, intentando buscar un camino para que España tenga un Plan Director de Infraestructuras por muchos años, se vuelve estéril cuando, al final, las acciones o las declaraciones diarias parece que no van por ese camino, sino que las inversiones deben obedecer a las oportunidades políticas, como en este caso a una comisión de investigación

que pueda existir en el Senado, que creo que poco tiene que ver con el PDI; desde luego, no es este Diputado el que la está relacionando, sino que ha sido el Ministro del Gobierno que presenta este Plan.

En cualquier caso, como también hay acciones positivas, y las tengo que destacar, hace pocos días decía la Secretaria de Estado, doña Cristina Narbona, que gracias a la colaboración con la Comunidad Autónoma el Plan de vivienda era un éxito, o esta mañana el señor Zaragoza que decía aquí que creía que había que coordinar los esfuerzos de todas las administraciones en las infraestructuras, y como el Ministro empezaba con una frase que yo creo que era acertada, me parece que tengo que seguir intentando hacer un esfuerzo de análisis del PDI y olvidarme de lo otro, aunque no sea lo que más me apetezca en este momento.

Nosotros creemos que el Plan Director de Infraestructuras, en su configuración metodológica, es un instrumento eficaz y necesario para la planificación del desarrollo futuro de España; de eso no nos cabe la menor duda.

No voy a entrar a exponer el trabajo que hemos hecho, pero sí quiero seguir la línea de ese trabajo en mi exposición. Nos parece fundamental destacar, en primer lugar, que es positivo que se planifique como horizonte superior a diez años, lo dijimos el mismo día que el Ministro presentó aquí el Plan. En segundo lugar, nos parece también positivo que se parta de un marco territorial para establecer un modelo que, aparte de coherente en su propio territorio, se integre con Europa y el resto de los países del entorno. En tercer lugar, también parece fundamental que esa planificación se realice sobre las infraestructuras como elemento dinamizador del desarrollo económico y de cohesión entre las regiones. Y, en cuarto lugar, parece acertado que las actuaciones se centren en ejes de fuerte impacto sobre la economía y la población, como son los transportes, los recursos hídricos y el medio ambiente.

Una vez dicho que compartimos una buena parte de la exposición que ha hecho el Ministro en su intervención, tenemos que decir que también hay que acometer correcciones importantes al texto para adecuarlo a la realidad de la nación. Creemos que los diferentes capítulos del PDI, unos más que otros, tienen un desigual tratamiento dentro del documento, según las diferentes materias, probablemente porque son suma de equipos de trabajos diferentes en algunos casos, sobre todo cuando entramos en los temas más urbanos, donde parece que las propuestas no vienen de una previa posición de desarrollo territorial, sino que vienen de aquellas que nacen de acuerdos o trabajos que se han efectuado en el propio Ministerio, y así —lo digo ya en este momento— sale, por ejemplo, un área metropolitana en la zona de Las Palmas-Telde, y no sale en Santa Cruz-La Laguna, porque en el Ministerio se ha venido trabajando en una y no en otra, y entonces los coge en diferente tiempo, cuando el que conozca Canarias sabe que las áreas metropolitanas o son dos o habría un conflicto, y que además la problemática es similar. Por eso creemos que hay que trabajar en la integración y homogeneización del nivel de análisis entre todos los capítulos del PDI, y sobre esa línea haremos alguna propuesta.

Igualmente creemos que en el propio documento, aunque es un documento presentado por el Gobierno, hay que prever mecanismos de coordinación entre todas las administraciones. En los casos de los archipiélagos es fácil y claro de entender, pero es fundamental también en el caso de las otras autonomías porque indudablemente la capacidad inversora hoy en infraestructuras de la autonomía es muy importante, y aunque el documento sea un documento presentado por el Gobierno, tiene que convertirse en la base, sobre todo por el análisis territorial que tiene, de las inversiones en infraestructuras de todas las administraciones para que aprovechemos la sinergia de esos fenómenos.

Queremos también destacar que hay un marco de referencia del PDI, desde el punto de vista canario, que son los documentos básicos de la Comisión del año 1992, en el proyecto Europa 2000, y la comunicación sobre el curso futuro de la política común de transporte en el propio Tratado constitutivo de la Unión Europea, que en sus capítulos XII y XIII declara los principios de redes transeuropeas y de cohesión económica y social. Observamos que el PDI responde, en la mayoría de sus planteamientos, a los requerimientos y principios que estas iniciativas comunitarias desarrollan, pero no obstante existen graves defectos de aplicación en determinados preceptos que el PDI o bien ignora o bien trata de forma sustancialmente diferente a lo que se propone desde la Unión Europea. Es objetivo de la política común de transportes, en el apartado 39 de dicho texto, que los ciudadanos y las empresas puedan tener acceso a medios de desplazamiento que correspondan a sus necesidades de la manera más aproximada posible en cuanto a calidad y rendimiento con el menor coste. En este sentido, el PDI no ha establecido sistemas comparativos de calidad y acceso a los distintos modos de transporte en el territorio nacional, ni dentro de él ni comparativamente con el entorno europeo.

Respecto al coste de los transportes y la influencia de las infraestructuras sobre los mismos, no se evalúan las repercusiones del coste sobre los usuarios, tratando de repercutir los menores costes posibles. Digo esto porque como uno de los problemas del PDI es el de la financiación y si esa financiación tiene que ser con cargo a los Presupuestos Generales del Estado o con financiación extrapresupuestaria básicamente —financiación de peaje blando—, habrá que tener en cuenta en esos peajes, si se quiere llevar un programa de trabajo que permita realizar esas obras, que indudablemente van a costar más de los 18 billones de pesetas, para buscar más financiación extrapresupuestaria. Pero esa mayor financiación tendrá que bajar criterios objetivos en el momento en que se repercute el coste de esas infraestructuras sobre posibles peajes, para que no agraven más el problema de costes de transportes entre unas áreas y otras.

Creemos que también hay que priorizar las actuaciones, porque, si no se priorizan, como el Plan tiene un carácter deslizante y van a existir problemas en la financiación, nos podemos encontrar que, al final, no sepamos el orden de prioridades que hay que ejecutar antes que otros. Probablemente, este Plan a lo largo del tiempo sufrirá deslizamientos en sentido positivo y negativo, pero lo que está

claro es que habrá que mantener un orden, repito, de priorización para conseguir unos objetivos.

Otros portavoces ya han manifestado que el Plan necesita explicitar mecanismos de seguimiento del mismo y de coordinación entre las administraciones; seguimiento del mismo dentro de esta propia Cámara. Si el Plan va a ser de todos y va a durar muchísimo tiempo, indudablemente habrá que hacer su seguimiento.

Como decía, el tiempo es corto y hacemos en dos capítulos un análisis del tratamiento de las zonas insulares en el PDI, reflejamos en el documento textos literales de comunicaciones europeas, donde se deja claro que el modelo territorial europeo está preocupado por el desarrollo cohesionado y equilibrado de las regiones, considera las infraestructuras como motores de desarrollo, y que hay que hacer un especial hincapié en las zonas insulares, en las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea. Esas recomendaciones son la base para que en las islas se pueda, en momentos determinados, subvencionar el transporte o subvencionar infraestructuras para que los costos de ese transporte puedan ser similares.

Señor Ministro, no voy a entrar por falta de tiempo en el análisis del transporte terrestre, del marítimo ni del aéreo; sólo comentar que hacemos una comparación de las inversiones que tiene previstas el PDI a nivel de todo el Estado y a nivel canario. Hemos hecho un análisis profundo y creo que hay una descompensación importante, y no es porque consideremos que haya que invertir lo mismo por habitante —no es ése el criterio—, sino porque esa diferencia permite que se acometan determinadas inversiones que hoy son necesarias. En ese documento anexo que nosotros estamos defendiendo, y que han compartido gran parte de los comparecientes que durante muchos días han pasado por la Ponencia de este Plan, pensamos que el único camino para tener una política clara en el caso de los archipiélagos es reconocer que su problemática es diferente, es tener una visión global de la problemática de los archipiélagos.

Yo me he atrevido a añadir en ese documento un pequeño plano de cómo están evolucionando los transportes en un archipiélago. Si nosotros vemos el plano que estudiamos toda la vida, donde había dos elementos troncales, que eran los dos aeropuertos de Tenerife y Gran Canaria, y dos puertos, y de ellos se distribuía toda la mercancía; si vemos lo que está pasando hoy, donde el transporte se hace en carretera, puerto a puerto, por los puntos más cercanos, y pensamos que esta evolución ha sido así porque han presionado las navieras y la infraestructura ha tenido que ir detrás; si vemos todo esto nos damos cuenta que es fundamental y necesario tener un anexo, un análisis de cómo deben de crecer los territorios insulares, y después colocar las inversiones que sean necesarias para poder lograr los objetivos que se plantea el propio Plan.

Nada más, sólo sumarme a gran parte de lo que se ha dicho aquí por muchos de los comparecientes, así como al análisis territorial que ha hecho el señor Ministro, pero diciendo que creemos que todo ese análisis, cuando llega a los archipiélagos, no se concreta, como vemos cuando leemos el PDI, sino que, al final, lo que hace es tratar —eso

sí, con extensión siempre— el problema en un capítulo, pero sin visión alguna de conjunto, que es lo que hace que este documento cojee cuando se trata de los archipiélagos. Por tanto, presentaremos propuestas de resolución en esa línea, intentando llegar al mayor consenso con todas las fuerzas políticas.

Ruego me disculpen porque tengo que estar presente en este momento en otra comparecencia del Presidente de Tabacalera, por lo que tengo que abandonar la sala. Pero en cuanto termine volveré, por lo que les ruego no consideren una falta de deferencia el que me levante una vez terminada mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, y finalmente, tiene la palabra el señor Jerez Colino, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **JEREZ COLINO**: Señor Ministro, en nombre de mi Grupo quiero expresar nuestro reconocimiento por sus manifestaciones y su presencia, en una tercera intervención de conocimiento del Plan Director de Infraestructuras, siempre —así lo hemos entendido esta tarde y así lo han dicho algunos portavoces— con el reconocimiento de que hay aportaciones nuevas.

También quiero agradecer el gran trabajo de la ponencia. Entiendo que han sido muchas las opiniones y las comparecencias que hacen que el señor Ministro esté en este momento procesal y en este tiempo, porque dicha ponencia ha consensuado el tiempo del último año para que se produzca con esas carencias y precisamente ahora.

De lo que no cabe duda es que después de escuchar tal cantidad de opiniones podemos afirmar que se han producido unas ciertas unanimidades en cuanto a la consideración del Plan Director de Infraestructuras. Entre ellas ha sido evidente su necesidad. El Plan Director de Infraestructuras es un elemento necesario y entendemos que, a grandes rasgos, es el instrumento adecuado para superar el déficit crónico en capital público que ha tenido normalmente este país.

Además, supone un cambio importante en la consideración de la obra pública. Antes era una consideración funcional que se realizaba por las necesidades puntuales. Con el Plan Director de Infraestructuras la obra pública o la infraestructura es un elemento importante y fundamental para definir la política territorial del Estado. A partir de este momento, ese debate tiene otra extensión, otra capacidad y otros parámetros de partida. La obra pública adquiere, de esta forma, un carácter político, mientras que antes parecía metido dentro de una exclusividad técnica.

Por eso, el Plan Director de Infraestructuras es un instrumento claramente político, reconociéndole un importante armazón técnico que le da un poco de forma, pero nace claramente, insisto, como un instrumento político y nace flexible por el reconocimiento que debe tener de la necesidad del consenso para poder llegar al final de la actuación. Por eso, ese consenso es prácticamente imprescindible en muchos niveles, sobre todo en esta Cámara, para que podamos garantizar ante los ciudadanos españoles que

este documento va a ser la pauta global a seguir en los próximos 15 años.

Además, aunque la obra pública, la gran obra pública o la gran infraestructura, es competencia del Estado, se desarrolla dentro de un territorio en el que existen normalmente competencias, bien por comunidades autónomas, bien por municipios. Por tanto, estamos de acuerdo en que es necesario, de alguna manera, crear instrumentos de concertación de comunidades autónomas y ayuntamientos para que no se produzcan demoras y también porque una parte de la financiación de este documento está en función de tales concertaciones. Por eso, ese nacimiento debe ser flexible, y no me parece interesante el que se alegue que debe marcar prioridades o demasiadas concreciones. No sería el objetivo de este Plan director sino el de planes sectoriales.

Tampoco me parece importante, desde el punto de vista político, que se le cambie el nombre y se diga que es un documento o que es cualquier otro elemento que quiera cambiar el concepto de Plan Director de Infraestructuras.

Sin embargo, dentro de ese compromiso político sí es importante marcar —y por eso mi Grupo lo apoya de manera clara y rotunda— tres objetivos que aparecen en el Plan. Uno de ellos, el abrir la posibilidad de disminuir las diferencias regionales. No pretendemos que el Plan Director de Infraestructuras, por sí mismo, elimine absolutamente eso, pero sí que abra la posibilidad de ir en la dirección adecuada de eliminar poco a poco las diferencias regionales y las diferencias entre el medio urbano y el medio rural. Creemos que en esta dirección apunta el Plan Director de Infraestructuras, así como a otro elemento muy importante: romper la dirección del desarrollo unidireccional que intenta en estos momentos realizar un desarrollo sostenible, haciendo compatible el desarrollo económico con el respeto al medio natural y al medio cultural.

Otra actuación importante es que integra nuestro territorio en una Europa sin fronteras, a través de unas determinadas actuaciones técnicas que le parecen correctas y adecuadas a mi Grupo.

Asimismo, sería bueno analizar algunos aspectos sectoriales que se contemplan en el Plan Director de Infraestructuras. Entre ellos estaría la integración de los sistemas de transporte, la intermodalidad, que supone la explotación racional del conjunto de esos sistemas de transporte. Al ir en esta dirección de eliminar problemas o diferencias entre las regiones se produce una transformación de una red centralizada, culpable en muchos casos de esas desigualdades, a una red mallada que supone un avance, que se pidió en todos los tiempos y por todos los técnicos, que aborda precisamente el Plan Director de Infraestructuras.

También da continuidad a las infraestructuras iuterurbanas y urbanas. Siempre había un divorcio entre ellas, y a la hora de llegar a las zonas urbanas se producía un corte que creaba trastornos dentro de las propias ciudades. Esta continuidad creo que es otro elemento a destacar por parte de mi Grupo.

También quiero señalar —y lo decía el señor Ministro— la importante apuesta por el ferrocarril que se aborda desde el Plan Director de Infraestructuras. Es evidente que en las comparecencias han aparecido críticas en el sentido

de que el ferrocarril no se trata adecuadamente. Nosotros creemos que es importante la inversión en ferrocarril y el analizar ya cuáles son sus prioridades como transporte especializado, en el sentido de hacer mucha inversión en el sistema de comunicación del ferrocarril en los entornos de las ciudades, el ferrocarril de corta distancia, el ferrocarril de alta velocidad, y el arreglo, la reparación y la subida de la media de velocidad en cualquier tipo de sus líneas.

Igualmente nos parece interesante la actuación en costas. Es quizá —y se debiera haber dicho aquí con ese mismo énfasis— el elemento más aplaudido por los comparecientes en la ponencia, por entender que trata de manera adecuada la costa, con una especial sensibilidad en materia de medio ambiente.

También hay que reconocer que resulta imprescindible la presencia de la sección 03, recursos hídricos, en el Plan, porque sería inconcebible un tratamiento integrado del territorio sin conocer qué es lo que pasa con el agua. Creo que el Plan Director de Infraestructuras quedaría en un simple plan de transportes si eliminamos la posibilidad de tratar los recursos hídricos al nivel que se pueda hacer.

Por otra parte, en ningún caso entiendo que el Plan Director de Infraestructuras entre en conflicto con el Plan hidrológico nacional. Hay otra jerarquía; hay otro sistema de tratamiento y, por tanto, es imprescindible que se coloque en el tratamiento y en la situación que plantea el propio Plan Director de Infraestructuras. Nos parecería un error que por un problema de intrasigencia de algunos grupos nos viéramos obligados a eliminar una situación como la de la sección 03, lo que dejaría en una mala situación la globalidad que pretende el Plan Director de Infraestructuras.

Me gustaría pararme de una manera importante en el tratamiento que existe entre infraestructuras y medio ambiente. Quisiera destacar elementos concretos del Plan Director de Infraestructuras en un campo —lo decía el señor Ministro— especialmente sensible. Tenemos que guardar un equilibrio de racionalidad y las tendencias de los extremos son mucho más simples, más sencillas y más fáciles de asumir. Por tanto, pretender en el discurso obra pública o infraestructura y medio ambiente que exista todo o nada parece un error de planteamiento; desde esa situación de fundamentalismos que decía el señor Ministro, parece, repito, un error ir en esa dirección. Hay que destacar en el medio ambiente el Plan nacional de saneamiento. Parece que es justo reconocer no solamente la calidad y la búsqueda de recuperación de aguas residuales, sino además consensuado con las comunidades autónomas, lo que evidentemente nos abre una fórmula para consensos en otras materias en general dentro del Plan Director, y el Plan de residuos urbanos e industriales. Añadiría algo más que en estos momentos está en marcha y que no tiene por qué estar desglosado del Plan Director de Infraestructuras, que es el Plan nacional de recuperación de suelos contaminados.

Tendríamos que hablar del tejido verde, de los espacios forestales, del programa de recuperación de infraestructuras lineales y de algo sin lo que todo lo demás resultaría vacío, la ordenación de un sistema de vigilancia y control de los recursos hídricos que nos permita estar en continua

atención respecto a su calidad y a las variables más importantes que interesan al Plan Director de Infraestructuras.

Se han hecho muchas observaciones acerca de que cuando se están haciendo las infraestructuras no se está tratando adecuadamente el medio ambiente. Creo que el Plan Director de Infraestructuras introduce algo más importante que el propio debate, el control que hay que realizar cuando se vaya a hacer una obra pública. Me estoy refiriendo al estudio de impacto ambiental. El propio Plan Director de Infraestructuras coloca unas características nuevas al estudio de impacto ambiental al darle dos nuevas orientaciones. Por un lado, reconocer su globalidad, pues el estudio de impacto ambiental, obra pequeña por obra pequeña, pierde una concepción de visión del territorio a la hora de hacer el análisis, y también que este análisis de impacto ambiental se realice previo al proyecto de obra. La práctica del estudio de impacto ambiental hace que, cuando el proyecto está en marcha, haya ya una cantidad de intereses en formación que hacen difícil producir cambios en ese momento del procedimiento de la obra.

Todos esos aspectos dan al Plan Director de Infraestructuras una situación excepcional respecto a todo lo que se ha hecho con anterioridad sobre el tratamiento del medio ambiente. Mi Grupo entiende que también los aspectos de viabilidad económica son razonables; no olvidemos que la horquilla en la que se puede mover, y se mueve, el Ministerio y la cantidad global que debe ser incluida en los presupuestos no están lejanas y que, cuando hablamos de financiación extrapresupuestaria, de esos 5,5 billones de pesetas, si deducimos lo que son las autofinanciaciones de aeropuertos y puertos, si deducimos los posibles convenios que se puedan tener con las distintas administraciones, tampoco estamos lejos de esa posibilidad. No digo que sea fácil, es necesario buscar nuevas fórmulas, es necesario que esos modelos de concesiones que hemos tenido, que tantos problemas nos han causado, los olvidemos y entremos en fórmulas mixtas que nos permitan hacerlo viable. Digo racionalidad porque no cabe duda de que en esa situación queda aún mucho camino por andar.

Entiende mi Grupo que el Plan Director de Infraestructuras es un instrumento adecuado, que en su globalidad y en su tratamiento sectorial cumple las exigencias que en estos momentos necesita el país. Mi Grupo no va a huir de perfeccionarlo presentando una serie de propuestas que se encaminen a lograr un mejor cumplimiento de los objetivos que se propone el Plan. En esa idea estamos y, señor Ministro, contará con nuestro Grupo para sacar adelante el Plan Director de Infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para dar respuesta a las preguntas planteadas por los distintos portavoces y a su vez aportar las matizaciones que crea oportunas, tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Temo, señor Presidente, con la venia de los señores parlamentarios, que no voy a contestar a todas las preguntas formuladas por los portavoces, si me dispensan de ha-

cerlo; de lo contrario, estaríamos reiniciando ahora el debate que acaba de terminar y que ha durado un año y medio. Creo que mi comparecencia hoy aquí no tenía por objeto volver a emprender este debate con renovados ímpetus. Estoy dispuesto a hacerlo, pero SS. SS. han formulado preguntas y consideraciones durante una hora y media, contestarlas me llevaría razonablemente otras tres y creo que ciertamente no me han convocado ustedes aquí para eso sino para poner punto final simbólico y reglamentario a un proceso que ha durado mucho tiempo y que ha servido para enriquecer el debate, que deberá continuar después con la acción.

En mis veinte minutos de introducción me he permitido señalar los tres ejes, novedosos según han dicho algunos Diputados o quizá, más que novedosos, sensibles, de la discusión que, me consta, ha tenido lugar en esta Comisión. Estos tres ejes especialmente sensibles, con los que si duda se puede enriquecer el Plan Director, son la problemática ambiental, la problemática hidráulica y el papel del ferrocarril. Podría citar muchos más y todos ellos serían igualmente importantes, pero creo que estos tres son especialmente relevantes porque, en otros, la discusión es de menor importancia, más coyuntural, más local; en cambio, en éstos encontramos esencias vivas que quizás el Plan no trate con toda la extensión necesaria. Para eso ha servido, espero, el debate que SS. SS. han desarrollado.

Hemos acuñado hoy una expresión, «estrés hídrico», y creo que es una buena expresión. Nuestro territorio soporta un «estrés hídrico» importante, que puede ser resuelto a través de las correspondientes políticas y ninguna de ellas puede ser rechazada nominalmente, hay que entrar en el detalle de la cifra, del coste, de la consideración particular, en cada caso. Para eso está el Parlamento, señorías, el Ejecutivo no pretende sustituir a la decisión parlamentaria. Hemos esbozado un diseño de lo que creemos que debemos hacer y cuánto nos puede costar; el cómo financiarlo es algo que, a fin de cuentas, corresponde decidir al Parlamento a través de las correspondientes modificaciones, planificaciones, disposiciones, que van desde los esquemas tributarios hasta la puesta en aplicación de cuantas ideas sugerentes surjan de su debate. Hay muchas y yo podría añadir alguna más, pero creo que no es éste el momento oportuno. Es el momento de agradecer a todos los portavoces de los grupos políticos, a todos sin excepción, la valoración positiva que han hecho de un esfuerzo que se quiere constructivo, sin duda imperfecto, pero que tiene la virtud de existir porque anima la discusión y permite ofertar alternativas; a todos sin excepción, desde la oposición más mayoritaria al grupo con intereses más localizados en el territorio, hasta el que apoya la acción del Gobierno.

El Plan Director es un intento de hacer en nuestro país lo que hacen los países europeos cuando hablan del gran «planning» en el largo plazo, qué hacer con el territorio, qué hacer con un bien irreplicable, que no se puede producir en más cantidad de la que hay, cómo administrarlo y para qué fines usarlo. Ese Ministerio se podría llamar así, se le podría llamar el Ministerio del territorio, en vez de tantas cosas siempre incompletas: qué hacer con nuestro espacio físico, cómo equiparlo y cómo preservarlo. Ahí in-

ciden los aspectos de infraestructuras y ambientales sobre los que me esfuerzo en hacer síntesis difíciles.

Simplemente he querido llamar su atención sobre que los problemas más importantes que tiene este país en materia ambiental no son tanto lo de interacción entre infraestructuras y paisajes sino los de cómo hacer uso del suelo como recurso productivo, del agua como recurso natural, de los residuos como recurso mal utilizado. De todo ello se hacen las políticas y para que sean buenas hace falta hacer una apelación permanente a la madurez de una sociedad. No hay buena política sin una sociedad madura. Creo que tenemos mucho que andar para hacer entender a nuestros conciudadanos que los reyes magos no existen, que cualquier infraestructura tiene un coste que debe ser repercutido hacia los usuarios presentes y futuros por un procedimiento u otro y que los arbitrajes, temporales entre generaciones y modales de la financiación, son los que reflejan las opciones políticas, mejores o peores, pero en ningún caso evitable. Que todo tiene ventajas y todo tiene inconvenientes. Que no es posible pretender dejar immaculados los espacios naturales de nuestro país y, al mismo tiempo, construir sobre ellos infraestructuras. Que hemos de buscar la buena combinación de costes, de plazos y de impactos, valorando cada uno de ellos y escogiendo la opción que nos parezca más adecuada, al final recurriendo a una decisión política allí donde la técnica llega a su límite.

Ese ha sido, señoras y señores parlamentarios, el objetivo que ha animado al Gobierno al hacer un ejercicio difícil de prospectiva, siempre criticable, porque siempre le falta y siempre le sobra algo; siempre hay una cifra susceptible de ser calculada de otra forma y cada día obsoleta por la evolución de la propia información disponible. Estoy seguro de que, en todo caso, habremos alumbrado el camino y habremos cumplido con nuestra obligación de intentar poner a nuestra sociedad al frente de sus propias decisiones.

Al así hacerlo, y para terminar, quisiera acabar con una frase que me parece que resume bien lo que hemos hecho, que es dedicarnos a examinar con rectitud los asuntos que a todos incumben, sin considerar que la palabra sea un daño para la acción, sino más bien el deber de informarse mediante debate antes de emprender lo que se crea necesario ejecutar. Esas palabras, llenas de modernidad, son de Pericles en la «Oración fúnebre a los caídos en la Guerra del Peloponeso.»

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó por un minuto.

El señor **SEDO I MARSAL**: No necesito mucho más. Señor Presidente, gracias por haberme dado la palabra. Señor Ministro, la uso para felicitarle y en parte para felicitarme. Creo que debemos felicitarnos todos de que hoy se haya llevado a cabo la firma del Protocolo entre Francia y España para hacer posible la unión ferroviaria en alta velocidad a través de un túnel que significa que el proyecto sigue, aunque con dificultades. Por tanto, repito, mi felicitación, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero anunciar a los miembros de esta Comisión que, a propuesta de la misma, la Mesa del Congreso ha aprobado esta mañana el plazo de presentación de propuestas de resolución, fijándolo en el próximo lunes día 16, a las veinte horas.

También quiero pedirles antes de terminar a los miembros de la Mesa y portavoces que se queden unos minutos porque tenemos reunión de Mesa y Portavoces.

Gracias.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete y quince 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**