



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 630

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

**PRESIDENCIA DE DON VICTOR MORLAN GRACIA,
VICEPRESIDENTE PRIMERO**

Sesión núm. 56

celebrada el miércoles, 29 de noviembre de 1995

Página

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia del señor Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas (Zaragoza Rameau), para:

- Explicar los posibles efectos que puede causar la sentencia de la Audiencia Nacional que anula la resolución que aprobó el proyecto definitivo del embalse de Itoiz. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 213/000709) 19078
- Informar sobre las actuaciones que lleva a cabo o prepara su Departamento para el desarrollo y aplicación de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico Fiscal de Canarias en las materias que conciernen al mismo. A solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria. (Número de expediente 213/000694) 19083
- Comparecencia del señor Subsecretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Llardén Carratalá), para explicar las razones y la situación en que se están llevando a cabo los cambios laborales y administrativos del personal del citado Ministerio y sus organismos independientes. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 213/000725) 19092

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

COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS (ZARAGOZA RAMEAU), PARA:

— EXPLICAR LOS POSIBLES EFECTOS QUE PUEDE CAUSAR LA SENTENCIA DE LA AUDIENCIA NACIONAL QUE ANULA LA RESOLUCIÓN QUE APROBO EL PROYECTO DEFINITIVO DEL EMBALSE DE ITOIZ. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 213/000709.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Buenos días, señoras y señores Diputados. Vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente de esta Cámara con arreglo al orden del día que tienen ustedes en su poder, cuyo primer punto es la comparecencia del Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, Luis Alberto Zaragoza, para que explique los posibles efectos que puede causar la sentencia de la Audiencia Nacional que anula la resolución que aprobó el proyecto definitivo del embalse de Itoiz.

Tiene la palabra el señor Zaragoza.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Muchas gracias, Presidente.

Como ustedes saben, y a tenor de la pregunta que se nos realiza, la sentencia de la Audiencia Nacional del pasado 29 de septiembre anula, en principio, la resolución administrativa de 1990 que autoriza la construcción del embalse. En primer lugar, tengo que anunciar que la Abogacía del Estado ha presentado ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional un escrito en el que se solicita que se tenga preparado recurso de casación contra la mencionada sentencia, a fin de que pueda conocer y tramitar este recurso la sala correspondiente del Tribunal Supremo. Por otra parte, con posterioridad, se solicitó la ejecución de la sentencia. Ante la solicitud de ejecución de la sentencia, la Abogacía del Estado, a su vez, dado que era una petición provisionalísima ante la sentencia que no era todavía firme, presentó las alegaciones correspondientes al planteamiento provisionalísimo de ejecución de la sentencia. Se está a la espera, por lo tanto, de la decisión del juez respecto a las alegaciones a la petición provisionalísima que planteaba. Por otra parte, se daba un plazo de 20 días para la presentación de alegaciones en relación a la ejecución provisional de la sentencia. Al mismo tiempo que se formulaban las alegaciones a la situación provisionalísima, se ha planteado la ampliación del plazo de 20 a 30 días.

Desde el punto de vista del Ministerio, se discrepa profundamente de la decisión del juez en la primera sentencia que anula la aprobación del embalse, y ésta es la razón por la que se recurre; se discrepa de la solicitud de ejecución

sin aval de la sentencia y se realiza el recurso correspondiente y, mientras tanto, el proceso de la obra sigue en curso. El planteamiento básico de la sentencia, como ustedes conocen, es que no tiene cobertura legal, lo cual plantea un debate muy importante —yo no soy jurista, pero puedo hacer esta afirmación por la cantidad de informes que me he tenido que leer últimamente respecto al tema—, y es que, en opinión del señor juez, lo que establece la sentencia es que no tiene cobertura legal porque deduce que, según la Ley de Aguas, las obras hidráulicas tienen que estar basadas o en un plan hidrológico o en una ley que las apruebe. Al haber sido aprobadas las obras hidráulicas a través de un decreto-ley posteriormente convalidado en la Cámara, la sentencia entiende que un decreto-ley aprobado en la Cámara no tiene el mismo rango legislativo que una ley, y éste es un debate jurídico absolutamente tremendo. Los informes jurídicos que nos han llegado, que están sustentados en la documentación técnica y en la jurisprudencia correspondiente, plantean un debate sobre la jerarquía de las leyes, por lo tanto, un tema muy importante. Si este debate sobre la jerarquía de las leyes tiene alguna importancia, desde el punto de vista de constitucionalidad en las leyes de carácter orgánico, en las leyes de carácter ordinario es difícil plantear una jerarquía entre una ley aprobada en las Cortes a través de un decreto-ley y la Ley de Aguas, que también es una ley de rango ordinario. Por lo tanto, es difícil establecer una jerarquía legislativa dentro de leyes ordinarias. Fuera de las leyes ordinarias podrían plantearse cuestiones de basamento constitucional a la hora de establecer la jerarquía de las leyes. En consecuencia, ésta es una discrepancia muy importante con la sentencia, sobre la cual los informes que tenemos han basado el recurso de casación. Creemos que los decretos-ley que han ido amparando tanto el caso de Itoiz como otros son suficientes para darle cobertura legal al proyecto.

Por otro lado, aunque el juez evita entrar en el tema de discusión de las ZEPA, puesto que hay otro procedimiento que está abierto, es cierto que, a pesar de eso, se plantean ciertas disquisiciones respecto a la ubicación de la cantera en la zona del embalse. Como saben ustedes, la zona del embalse tiene una reserva y una zona de protección de la reserva de 500 metros como máximo. Pues bien, la cantera está colocada en la zona de reserva. La sentencia realmente no dice que la cantera no pueda estar ubicada en la zona de reserva, porque lo que señala precisamente es que la cantera podrá estar ubicada en la zona de reserva en función del plan de usos que estipule para la zona de reserva. En cualquier caso, lo que sí está establecido, tanto en la declaración de impacto ambiental como en las sucesivas ampliaciones de la misma y en estudios complementarios, es que en ningún caso la cantera alcanzará la cota de 590 metros, que es el límite de la zona de reserva, y que esa zona quedará cubierta por el embalse. A su vez, como SS. SS. conocerán, el Gobierno de Navarra está planteando la modificación de la zona de protección, de forma tal que la definición y el límite permita la convivencia de la cantera, en su caso. Estos son los planteamientos fundamentales.

También se le ha hecho llegar al juez una discrepancia respecto a la petición de la sentencia, por varias razones.

Una, jurídica, que plantea la Abogacía del Estado, y es que para que pueda pedirse la ejecución de la sentencia de forma automática tiene que haberse comunicado que está preparado el recurso de casación por la sala correspondiente, y es seis días después —creo recordar— de comunicarse la preparación de la sentencia cuando se puede solicitar la ejecución. Todavía no ha sido comunicado que la sentencia esté preparada y, por lo tanto, no podría pedirse su ejecución. Por otro lado, pedir la ejecución de la sentencia sin aval plantea un problema importante de evaluación de los daños en los que se incurre. Por parte de la Abogacía del Estado se discrepa también contra esa situación. Se ha hecho la evaluación correspondiente de los daños en los que se podría incurrir como consecuencia de la paralización de la obra, teniendo en cuenta que en este momento se ha certificado el 55 por ciento del presupuesto de la obra, que es un porcentaje de ejecución del presupuesto de un alto nivel y de una alta envergadura.

Ustedes saben que en la fase cero de las obras del Canal de Navarra incluidas en el proyecto del embalse se han ejecutado 700 metros del túnel de toma, que tiene una longitud de 1.200 metros, lo que supone que más del 50 por ciento se ha ejecutado ya. Se han excavado en su totalidad 2.700 metros de longitud del canal de enlace a cielo abierto.

En cuanto a las obras, actualmente hay que considerar que la presa tiene una altura total de 122 metros, habiéndose alcanzado en el bloque más elevado una altura de 56 metros, lo que quiere decir que el proceso de construcción de la obra está muy adelantado y su paralización plantearía un problema de gran envergadura.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que, independientemente de los daños que podrían derivarse y que justificarían una caución importante por parte del Estado a la hora de plantearse la ejecución de la sentencia, habría otros daños derivados de que la obra no se podría paralizar en la situación actual; es decir, se derivarían riesgos importantes de la paralización de la obra. Cualquier proceso de avenida que se pudiera producir con la obra en la situación actual podría generar, obviamente, riesgos catastróficos importantes y, por tanto, la obra tendría que ser preparada para paralizarla, lo que implicaría un conjunto considerable de gastos.

Por último, un hecho que se ha destacado, y supongo que el juez habrá tomado nota de ello, es que, frente a una demanda por parte de cinco instituciones públicas, me parece recordar, y una privada, la ejecución de la sentencia es solamente planteada por un ayuntamiento y una coordinadora, lo cual ha producido una contracción muy importante de la presencia pública en la ejecución de la sentencia frente a la demanda previa que se había realizado. Por tanto, de alguna forma, ello implica una actitud significativa de algunas instituciones en la ejecución de la sentencia.

Señorías, por mi parte, nada más, salvo garantizar que, obviamente, el Ministerio ha tomado todas las cauciones jurídicas correspondientes para defender lo que considera un punto fundamental: que la presa tiene cobertura legal suficiente y que no hay razón alguna, puesto que ha cum-

plido con todos los requisitos legales, que pueda avalar la suspensión temporal o definitiva de las obras.

Respecto a la interpretación de la normativa medioambiental del Gobierno navarro, las actuaciones que está ejecutando en este momento el propio Gobierno navarro, que además se certifican y con cuyo certificado se han enviado al juez para que se vea que están en proceso de corrección, creo que eliminan cualquier incertidumbre en cuanto a la viabilidad del proceso jurídico que sustenta el embalse.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, proponente de la iniciativa, tiene la palabra el señor Aizpún.

El señor **AIZPUN TUERO**: Señor Presidente, señor Secretario de Estado, muchas gracias por su presencia y por su exposición, con la cual estamos plenamente conformes.

El señor Secretario ha demostrado un conocimiento de la sentencia y de la problemática que deja claro el interés que en Navarra tenemos por la construcción del pantano de Itoiz y del canal de Navarra, obra conjunta que nosotros consideramos inseparable.

No extrañará al señor Secretario que le diga el impacto extraordinario que ha supuesto en toda Navarra, y muy especialmente en las zonas más afectadas porque más necesitan y más se van a beneficiar del agua de Itoiz, la posibilidad de que esta obra se paralice total o definitivamente.

Lo que el pantano de Itoiz representa para Navarra es sobradamente conocido: una capacidad de embalse de 418 hectómetros cúbicos de agua y el consiguiente aprovechamiento, tanto en Navarra como aguas abajo, de los excedentes no aprovechados en Navarra; la puesta en regadío de 57.717 hectáreas en la zona más seca de Navarra y que, agrícolamente, es fundamental para la Comunidad. No menos importante es la garantía que supone de abastecimiento de agua para la población que, a corto y medio plazo, en Pamplona y su comarca, puede ser problemática. Es más, no ya a corto plazo, sino que en estos momentos se han tomado en Pamplona medidas de restricción de riegos de jardines, etcétera, porque estamos atravesando una sequía, incluso en esa zona que se llama la España húmeda, tan importante que, en Pamplona, las reservas de agua son ya muy escasas.

La oposición al pantano de Itoiz tiene dos frentes claramente diferenciados, pero, sin duda, entrelazados y de común dirección: el ecologista y el político. Las tesis ecologistas son sobradamente conocidas: el perjuicio del paisaje, la influencia sobre unas reservas de aves protegidas, en definitiva, la protección ambiental. Sin embargo, no olvidemos un asunto importante. Herri Batasuna declaró públicamente, y consta en las hemerotecas, que hacía suya la postura de la coordinadora contra Itoiz y la oposición al pantano, lo que evidencia que toda esta oposición tiene, en definitiva, la dirección política del partido proetarra Herri Batasuna. El problema tiene, en consecuencia, varios aspectos diferenciados: hidrológico, agrícola, económico y político.

Hidrológico. En la situación actual, la demanda asciende a 80 hectómetros cúbicos/año en Navarra, con dotaciones unitarias que oscilan entre 225 litros habitante/día en poblaciones pequeñas y 460 hectómetros en la comarca de Pamplona. La variación estacional de los recursos hizo que en 1991 un 10,5 por ciento de la población sufriera algún tipo de limitación. Además de los municipios que ya tienen déficit, hay otros, entre los que se encuentra la comarca de Pamplona, que necesitan prever a medio plazo nuevos orígenes de agua. Como digo, en estos momentos se está acusando este déficit. Por otra parte, sería deseable mejorar la calidad del agua bruta para abastecimiento en buena parte de la geografía navarra.

En cuanto a la industria, la demanda actual se estima en 38 hectómetros cúbicos, pudiendo alcanzar en un futuro próximo la cifra de 60 hectómetros cúbicos.

Por lo que respecta al regadío, actualmente se riegan en Navarra unas 74.000 hectáreas, que consumen al año 682 hectómetros cúbicos, y necesita disponer en verano de un caudal punta de 70 metros cúbicos/segundo. En este momento, es prácticamente imposible disponer de caudales adicionales para desarrollar nuevos regadíos y responder a la demanda existente.

La regulación conseguida por Itoiz se puede resumir en estos términos. Primero, permitir el abastecimiento de una serie de núcleos urbanos que totalizan 354.500 habitantes, es decir, el 70 por ciento de la población de Navarra, con un consumo global de 50 hectómetros cúbicos/año. Segundo, garantizar la transformación en regadío de 57.713 hectáreas, servidas por el futuro canal de Navarra, que consumirán 340 hectómetros cúbicos/año. Tercero, consolidar los regadíos tradicionales en 13.954 hectáreas que derivan aguas del río Aragón. Cuarto, la posibilidad de implantar 650 hectáreas de núcleo industrial que demandarían 10 hectómetros cúbicos/año. Quinto, permitir un control importante de la laminación de avenidas del río Irati. Sexto, producir energía eléctrica sobre la base de un recurso de carácter renovable y de una nula capacidad contaminante.

La producción supondrá en los primeros años el 6,5 por ciento del consumo total de energía eléctrica en Navarra, con un ahorro en las importaciones que ascenderá a 33.342 toneladas de petróleo al año, lo que evitará la emisión a la atmósfera de 155.080 toneladas de dióxido de carbono al año de haberse producido la misma energía en una central térmica.

Creo que la exposición precedente da una idea clara de la importancia de Itoiz para Navarra en los aspectos hidrológicos y agrícolas.

El aspecto económico es fácilmente comprensible si tenemos en cuenta que se llevan invertidos 13.000 millones de pesetas. No hace falta subrayar lo que puede significar no ya la supresión, sino la simple paralización de las obras que, evidentemente, supondría miles de millones de encarecimiento de la obra y el riesgo que supone, como ha señalado muy bien el Secretario de Estado, la situación actual de la obra en casos de avenida, etcétera.

En consecuencia, la razón de la solicitud de la comparación es conocer la actitud y los propósitos de la Admi-

nistración, concretamente del Ministerio, ante la sentencia de la Audiencia Nacional. Lo primero a tener en cuenta es que la citada sentencia en ningún momento dice que el acto de aprobación del proyecto es nulo de pleno derecho. Lo que dice es que carece de cobertura legal suficiente, es decir, que hay que subsanar los fallos procedimentales detectados, independientemente de que la sentencia la estimamos totalmente errónea y contraria a derecho, por lo que ya se ha interpuesto por el Gobierno el pertinente recurso.

En segundo lugar, es de señalar que la solicitud de ejecución provisional de la sentencia que han solicitado los recurrentes tampoco debiera suponer la paralización de las obras, a menos que se preste una suficiente fianza, porque no se desprende esa consecuencia de una manera directa de los términos de la sentencia, ni condena al derribo ni a la paralización, sino que denuncia defectos legales subsanables que hacen innecesaria la ejecución. Es sabido que la Administración del Estado, responsable del proyecto, aun en el caso de una sentencia definitiva, puede en el plazo de dos meses desde la fecha de recepción de la sentencia resolver la suspensión o inexecución de la misma mediante acuerdo del Consejo de Ministros, acuerdo que se adoptaría con carácter extraordinario basado en que la ejecución de la sentencia supondría un deterioro grave para la Hacienda pública. Cuánto más si la sentencia no condena a la paralización y ésta supone un deterioro grave para la Hacienda pública, porque indudablemente para la Hacienda pública la inversión ya hecha y la que complementariamente hay que hacer en caso de suspensión supondrían un gravísimo quebranto.

¿Cuál es la actuación a seguir dada la naturaleza de las irregularidades denunciadas en la sentencia en cuestión? La razón fundamental del fallo es la falta de apoyo legal suficiente, que, a juicio de la sala, no es el Decreto-ley. No vamos a entrar en el aspecto jurídico, porque se nos podría decir, con mucha razón, que esto tenemos que decirlo en el Tribunal Supremo y no en esta instancia. Se dice que falta la precisa definición del fin que justifique y dé sentido a la obra. Además añade que no existe el proyecto de contemplación de la zona de 500 metros de protección de las zonas de recursos naturales.

La primera cuestión, de la que evidentemente es responsable el Gobierno central, cuyos acuerdos se han impugnado, debe y puede realizarla con urgencia el propio Gobierno. Habida cuenta de que el fundamento es de falta de cobertura legal, los actos recurridos y acumulados deben ser convalidados dictando una ley de cobertura de la resolución de 2 de noviembre de 1990 que aprobara el proyecto de Itoiz, incluyendo de modo expreso la definición de fincas que justifica y da sentido a la obra conjunta del pantano de Itoiz y del canal de Navarra.

No se me oculta que se me puede argumentar que tramitar desde ahora y con carácter de urgencia este proyecto de ley sería como aceptar la resolución estimatoria de la sentencia recurrida, pero a mi juicio es preferible, sin ceder en ningún momento la tramitación del recurso, apoyándose en todas las razones de derecho que el señor Secretario de Estado ha apuntado con notorio acierto, adoptar «ad cautelam» aquellas medidas que den cobertura legal para

el supuesto, improbable a nuestro juicio, de que se confirmara la sentencia. Para entonces pudieran haberse cubierto los defectos que son subsanables y que, por serlo, para el momento mismo de la ejecución de la sentencia estarían ya subsanados y, por tanto, sería improcedente la ejecución.

Por lo que al impacto ambiental se refiere, es el Gobierno de Navarra, cuya legislación es la que fija esa zona de protección de 500 metros, quien debe realizar la adaptación de la legislación, como lo está haciendo ya en este momento. Se está tramitando ya la modificación de la ley que reduce esa zona de protección de 500 metros, que dicho sea de paso era una zona más amplia que la que estaba establecida por la Comunidad Europea. La directiva europea no exige esos 500 metros y se va a adaptar la legislación navarra a la legislación europea. Pero ante esas supuestas demandas ecologistas es de señalar la decisión de la Comisión Europea de noviembre de 1994 en el sentido de archivar la queja presentada sobre el impacto ambiental.

Sobre el apoyo que la inmensa mayoría del pueblo navarro presta al proyecto, es de destacar el manifiesto firmado en Pamplona el 7 de junio de 1994 por 44 instituciones y grupos que calificaban la obra de vital importancia para Navarra y la reciente declaración institucional del Parlamento de Navarra, de 11 de octubre de 1995, suscrita por todos los partidos del arco parlamentario, excepto Herri Batasuna e Izquierda Unida, manifiesto en el que se dice que el Parlamento de Navarra reafirma su firme compromiso con la realización de las obras de construcción del embalse de Itoiz y del canal de Navarra, pieza clave para el desarrollo de los distintos sectores productivos y elementos imprescindibles para la regulación hidráulica, así como garantía de un caudal suficiente de agua para el consumo humano.

Segundo, desde el acatamiento a las resoluciones judiciales, solicita de las instancias pertinentes de las administraciones públicas la adopción de los medios necesarios para asegurar la continuidad de las obras del embalse de Itoiz y del canal de Navarra con la mayor urgencia y seguridad jurídica.

Tercero, insta y apoya al Gobierno de Navarra para que intensifique los trabajos que dentro de sus competencias cooperen a dinamizar la planificación y desarrollo de estas dos grandes infraestructuras hidráulicas.

Cuarto, hace un llamamiento a los ciudadanos de Navarra para que, desde el respeto a la libertad de expresión, se adhieran a los posicionamientos públicos que se convoquen en favor de la continuidad y culminación de las obras del embalse de Itoiz y del canal de Navarra.

Muy significativo es que esta declaración institucional está suscrita incluso por partidos como Eusko Alkartasuna, que anteriormente se oponían al proyecto, como muy importante es el cambio de postura de los ayuntamientos recurrentes que apoyaron a la coordinadora anti-Itoiz, porque según noticia publicada en el «Diario de Navarra» de 13 de octubre pasado, los municipios afectados por Itoiz no apoyarían hoy a la coordinadora. Por el momento, se ha notificado ya al abogado de la coordinación que no tome ninguna iniciativa en nombre de los ayuntamientos: No estamos por ir contra las obras, aunque es un tema delicado; estamos esperando si el MOPTMA recurre.

Añadimos a esto que en Navarra se ha constituido la plataforma por el agua, en la cual se han integrado doscientas instituciones y movimientos para la construcción del pantano de Itoiz y el canal de Navarra, y que el pasado sábado se celebró una manifestación en Pamplona con asistencia de más de 25.000 personas pidiendo, todos, la continuación de las obras y la no paralización. Esta es la situación de hecho y de derecho que nos mueve, como Diputados de Navarra, a instar al señor Secretario y al Ministerio a continuar en esta actitud de defensa de las obras que ellos mismos aprobaron inicialmente y a hacer todo lo posible por dar la cobertura legal a las obras, de tal manera que, llegada una posibilidad, que creemos remota, de tener que confirmar la sentencia, nos encontremos con que ya esa cobertura legal existe, que los defectos legales subsanables han sido subsanados y que, por consiguiente, la ejecución de la sentencia sería totalmente ineficaz e inútil.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** Voy a intervenir de una manera muy breve, en primer lugar, para dar la bienvenida a esta Comisión al señor Zaragoza y, en segundo lugar, para recordar que hace algo más de un año ya se produjo en esta Comisión un debate importante sobre una proposición no de ley que pretendía paralizar las obras de Itoiz. Ya en aquel momento el señor Jerez, en nombre de nuestro Grupo, expuso las razones de convicción que nos llevaban a apoyar el proyecto, por estar seguros de la necesidad de la obra para toda la región, por estar seguros también de que los trámites administrativos que se habían seguido permitían garantizar el debido respeto al impacto ambiental que la obra pudiera causar, manifestando nuestra opinión a la mayoría de fuerzas políticas de esta Cámara y de la región que salían en defensa y en apoyo de esta obra.

No hemos cambiado de posición al respecto, y la sentencia tampoco nos hace cambiar de opinión. Pensamos que el Ministerio ha tenido una actitud de prudencia al recurrir una sentencia que en la forma cuestiona la validez de una norma que se ha convalidado por el Congreso de los Diputados, y en el fondo supondría la práctica paralización de las obras hidráulicas en este país hasta que pudiéramos disponer de un Plan Nacional Hidrológico. Por tanto, creemos que el Ministerio ha actuado de forma concordante con el interés general. Mantenemos el apoyo al fondo de la cuestión, que es la necesidad de las obras que se pretenden paralizar y mantenemos también la validez de una norma que ha sido convalidada por esta Cámara, sin perjuicio de que las instancias judiciales establecerán en su momento la razón que pueda asistir a alguna de las dos partes.

Es lo único que nosotros queríamos añadir a lo que ya explicó con profundidad el señor Jerez, hace algo más de un año en esta Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para contestar, si lo es-tima conveniente, a los comentarios que han hecho los se-

ñores Aizpún y García-Arreciado, tiene la palabra el señor Zaragoza.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Yo quisiera destacar, de los comentarios que se han hecho, dos o tres cosas que me parecen muy importantes.

En primer lugar, y porque lo he vivido personalmente a lo largo de estos años, el pantano de Itoiz, que, como S. S. dice, tiene una trascendencia excepcional para el territorio de Navarra, se ha convertido en una batalla de carácter emblemático. El embalse de Itoiz trasciende en este momento dicho embalse. Se ha cristalizado en la paralización del mismo una discusión que se produce en estos momentos en nuestro país en muy diversos frentes y que es absolutamente crucial para el futuro de este país, y es la viabilidad de las grandes obras hidráulicas y la necesidad o no de realización de las grandes presas en nuestro país.

Me parece que ésta es una batalla absolutamente crucial de la planificación hidrológica y, en nuestra opinión, está cristalizada de forma emblemática en Itoiz, aunque sí le puedo decir a S. S. que no es solamente Itoiz el lugar donde se está planteando la batalla; hay una enorme lista de obras hidráulicas, de embalses, en los que hay una verdadera batalla de interpretación respecto a su viabilidad, pero quizá Itoiz de alguna forma se ha convertido en el emblema de su paralización.

Tengo la impresión personal —y subrayo lo de personal porque podría equivocarme— que la paralización de la obra de Itoiz implicaría no solamente los perjuicios que se derivarían para el territorio de Navarra, sino un paso atrás absolutamente tremendo en la capacidad a nivel de todo el Estado de la viabilidad de las grandes obras hidráulicas. Por tanto, con el máximo respeto a la legislación, con el máximo respeto a la problemática medioambiental y con todos los procesos necesarios de evaluación de la demanda de agua y de las obra complementarias y de gestión que puedan realizarse en nuestro país en los próximos años, yo tengo la convicción de que no podemos renunciar a la realización de grandes obras hidráulicas en este país. En este sentido creo que Itoiz representa una batalla mucho más allá de lo que implica para el territorio de Navarra.

Por otro lado, hay un tema que también me gusta comentar cuando se habla de los embalses en general, y el caso de Itoiz es también muy emblemático, es una cuestión que se suele olvidar y es que los embalses no tienen una vida útil. Si se calculan las tasas internas de rentabilidad de una obra pública, hay que darle una vida para amortizarla. Hay embalses en nuestro país que tienen 2.000 años. ¿Cuál es la vida útil de un embalse si se conserva y se mantiene de forma adecuada? Trescientos, cuatrocientos, quinientos, seiscientos años.

Por tanto, la mayoría de las obras hidráulicas que estamos haciendo ahora se están enjuiciando desde la coyuntura de lo que se va a realizar con ellas. Su Señoría ha hecho referencia a los usos y los destinos que pueden tener en los próximos 10, 15, 20, 25 años, pero la verdad es que

desde un punto de vista de la necesidad de las obras hidráulicas hay que entender que su justificación, que la tienen en la política coyuntural de los próximos 10 ó 15 años, va más allá. A mí no me cabe en la cabeza pensar que en este país en los próximos cien años sea un mal y no un bien el que tenga un conjunto de espacios húmedos —entre comillas— artificiales con cien años de vida que generen un espacio ambiental y unos usos que no sé cuáles serán dentro de cien años pero, en cualquier caso, no creo que sea un perjuicio para el país el tener acumulados dentro de cien años unos volúmenes de agua.

Yo creo que normalmente todos, incluido este Secretario de Estado cuando le toca, se dejan llevar por la coyuntura de la discusión de si serán 57.000 hectáreas o serán transitoriamente 20.000 y luego 30.000, si empezaremos por la orilla izquierda o por la derecha. Las batallas y las discusiones, esas discusiones que es necesario realizar, hay que enmarcarlas siempre en que, en última instancia, una obra de esta envergadura, en un país escaso y necesitado de regulación de ríos, tiene una justificación en el largo plazo que es difícil discutir.

Como último comentario, en los informes que se han elaborado a efectos de tomar la decisión por parte de la Abogacía del Estado obviamente una de las cosas que se analizó previamente fue, como S. S. decía, la posibilidad de establecer una ley de cobertura a la decisión establecida en la sentencia. Independientemente de que hay una ingente cantidad de obras en este país y de pantanos con embalses en realización que se encuentran con la misma cobertura legal y, por tanto, se plantearía un interrogante, independientemente de ello, recomiendo la lectura de la sentencia a los que no lo hayan realizado porque la sentencia, en un conjunto de disquisiciones sobre la planificación hidrológica, plantea en alguno de los basamentos de la carencia de cobertura legal que la Ley no desarrolla todos los fundamentos de la planificación hidrológica que figuran en la Ley de Aguas, de forma tal que si se decidiera —que desde luego no es el caso— por parte del Gobierno hacer una ley que diera cobertura al planteamiento de Itoiz, sería una ley que no tendría, según los informes de varios catedráticos, no hay absolutamente ningún parangón en la legislación, porque requeriría tal volumen de precisiones que sería una ley que tendería a sustituir un Plan Hidrológico.

Esto es lo que nosotros entendemos que no está en el sustrato de la ley. La Ley de Aguas lo que plantea es que una obra hidráulica estará fundamentada, si lo hay, en un Plan Hidrológico, o en una ley que la dé cobertura. Pero, al haberla, esa ley no puede ni debe tener como finalidad sustituir todo lo que la reglamentación y la planificación hidrológica podría contener. Por citar algunas de las cosas que se deducen de la sentencia, según un informe que tengo delante, esa ley, que ya digo que sería absolutamente paradójica, debería recoger las características técnicas del proyecto; debería recoger su consideración medioambiental indicándose su compatibilidad con la legislación medioambiental y la superación de los inconvenientes detectados en el trámite de evaluación de impacto ambiental; debería recoger toda la finalidad del embalse y tendría que

explicitarse claramente el tipo de transformación social y económica producidas mediante la transformación en riego de la superficie a la que llegaría la influencia; la inserción de esta transformación social y económica con las prescripciones de la Política Agraria Comunitaria; su viabilidad económica y social. Es decir, un conjunto de cuestiones que son más lógicas de una planificación hidrológica que de una ley que da cobertura y declara de interés general una obra.

Por tanto, digamos que en punidad de criterios, según algunos informes, incluso una ley de cobertura que no recogiera todo lo que la sentencia considera necesario en alguna instancia podría ser otra vez planteada. Eso por un lado.

Por otro lado, y como S. S. puede comprender, tanto diversos informes como la Abogacía del Estado plantean el hecho de que habría un cierto contrasentido —y de hecho lo hay— en recurrir la sentencia, en cuanto que se está convencido del basamento jurídico y, al mismo tiempo, subsanar los defectos, porque de alguna forma implicaría una debilidad por parte del Gobierno que corregiría unos defectos frente a cuya interpretación está recurriendo. Por tanto, plenamente convencidos de que la legislación ampara y da cobertura legal suficiente tanto a la obra hidráulica de Itoiz como a otras muchas, la Abogacía del Estado y el Ministerio de Obras Públicas consideran que lo mejor es recurrir y plantear el recurso en todas las instancias correspondientes para llevar adelante el procedimiento. Hay una cuestión que está también en el fondo del debate, y es que un recurso de casación, dada la media estadística de la resolución de los recursos, supone entre tres y cuatro años, algunos dicen que casi cinco, entre tres, cuatro y cinco años, y eso es lo que lleva al debate de la suspensión o no de las obras. Pero dada la situación de las obras, una suspensión cautelar de las mismas que no llevara planteada una caución sería muy difícil de defender por parte del juez. Por tanto, creemos que en todo caso —es una interpretación completamente personal, no tengo ninguna información al respecto—, si se planteara la paralización, tendría que plantearse al lado una caución de tal envergadura que difícilmente sería sostenible en un medio o largo plazo por ninguna instancia que pudiera hacer frente a ella. Nuestras primeras evaluaciones implicarían en torno a los 20 millones diarios de caución; una obra de la envergadura de la que estamos hablando, que se suspenda durante dos o tres años, supone unas cauciones absolutamente insostenibles. Esto, en nuestra opinión personal también, insisto, es lo que justifica la retirada de un conjunto de demandantes respecto a la paralización de la obra, porque obviamente hay pocas instituciones que puedan enfrentarse a cauciones como las que se están pidiendo. Por eso, lo que se solicita es la ejecución de la sentencia sin caución, porque es absolutamente impensable que se pueda hacer frente a la ejecución con caución por parte de los que la han pedido. En cualquier caso, está clara la vocación política del Ministerio de seguir adelante con la obra y, en todo en lo que la legislación y los tribunales nos amparen, defender la viabilidad de la misma, ya que creemos firmemente que debe realizarse.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Algún Grupo quiere hacer algún comentario sobre las manifestaciones del señor Zaragoza? (**Pausa.**) Al no ser así, como hemos acabado este punto del orden del día y la siguiente comparecencia es a las once y media, se suspende la sesión hasta esa hora.

Se reanuda la sesión a las once y treinta minutos de la mañana.

— **INFORMAR SOBRE LAS ACTUACIONES QUE LLEVA A CABO O PREPARA SU DEPARTAMENTO PARA EL DESARROLLO Y APLICACION DE LA LEY 19/1994, DE 6 DE JULIO, DE MODIFICACION DEL REGIMEN ECONOMICO Y FISCAL DE CANARIAS EN LAS MATERIAS QUE CONCERNEN AL MISMO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION CANARIA. (Número de expediente 213/000694.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, dando comienzo por el segundo punto del orden del día, que es la comparecencia del Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, para que informe sobre las actuaciones que lleva a cabo o prepara su departamento para el desarrollo y aplicación de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias en las materias que conciernen al mismo.

Para contestar a esta petición de comparecencia, formulada por el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra don José Alberto Zaragoza.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS** (Zaragoza Rameau): El Estatuto de Autonomía de Canarias atribuye a la comunidad autónoma la competencia exclusiva en materia de carreteras, al no existir en su territorio vías integradas en la red de interés general del Estado. Esta singularidad, derivada del hecho insular y corroborada por la Ley 25/1988, de Carreteras, de 29 de julio, plantea una serie de graves problemas financieros para la realización de nuevas obras de infraestructuras viarias necesarias para asegurar el desarrollo de las comunicaciones en el archipiélago.

Por otra parte, de conformidad con el artículo 138.1 de la Constitución, el 54 del estatuto y el 95 de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias, se consideran de interés general, a efectos de su inclusión en los créditos correspondientes en los Presupuestos Generales del Estado, unas partidas destinadas a la realización o subsiguiente inversión por parte de la Administración central que tenderán a corregir estos problemas.

Por todo ello y con el fin de dar solución a los problemas, como SS. SS. conocen, la Comisión Mixta Estado-Comunidad Autónoma de Canarias, en una reunión mantenida en 1993 —creo que fue esa fecha, lo recuerdo de me-

moria— acordó aceptar el cumplimiento del 50 por ciento de la compensación que la comunidad autónoma debe abonar al Estado en virtud de la supresión del ITE. Para dar cumplimiento e instrumentalizar ese procedimiento se firmó, el 30 de abril de 1994, en Santa Cruz de Tenerife, un convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y la Comunidad Autónoma de Canarias para la financiación y ejecución de obras de carreteras en la Comunidad de Canarias. Este convenio, que es el que en la actualidad se está aplicando y analizando por las comisiones de seguimiento correspondientes, tiene un conjunto de puntos a los que SS. SS. me permitirán que haga referencia, porque me parecen cruciales.

La estipulación cuarta del convenio establece que los estudios informativos y proyectos corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias, que la declaración de impacto ambiental corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias y que la obtención de los terrenos y afección de los mismos corresponde también a la Comunidad Autónoma de Canarias. La financiación de los proyectos corresponde al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, con cargo a las dotaciones que se le asigne por la Ley de Presupuestos Generales de cada año para el cumplimiento del presente convenio. Por tanto, el ministerio realiza un proceso de financiación en base a lo que establece la Ley de Presupuestos y, además de ello, establece un proceso de colaboración absolutamente necesaria con el Gobierno de Canarias en los temas de declaración de impacto ambiental y de licitación y contratación, pero dejando bien claro que los procedimientos administrativos básicos de estudios informativos y proyectos, declaración de impacto ambiental, obtención de terrenos y afección de servicios corresponden al Gobierno de Canarias. El convenio recoge al final un anexo con el conjunto de obras que se incluyen en el mismo, sobre las cuales se realizará el procedimiento de cumplimiento y canalización de las inversiones correspondientes hacia el territorio de Canarias.

Se han venido realizando las comisiones de seguimiento pertinentes y el problema fundamental que ha planteado la aplicación del convenio ha sido la carencia de proyectos que permitieran la aplicación inmediata de las cantidades correspondientes consignadas en los Presupuestos Generales del Estado.

El primer problema con que nos encontramos a la hora de canalizar los recursos hacia el Gobierno de Canarias es que no existían proyectos suficientes ni desarrollados, en cuantía suficiente como para poder cristalizar el volumen de inversiones. En un primer momento de alguna forma se solucionó con una transferencia que permitía financiar algunos proyectos que ya estaban en fase de finalización, pero la clave fundamental de aplicación del convenio ha sido la carencia de proyectos.

A esto habría que añadir un hecho importante, que se hizo constar desde el primer momento incluso en la Comisión Mixta, y es que la Administración central no tiene en el territorio de Canarias, como es lógico, ninguna demarcación de carreteras ni administración territorial correspondientes. Por tanto, había un problema inicial de puesta

en funcionamiento del convenio, de dificultad, por parte de la Administración canaria, del Gobierno canario, de poner encima de la mesa un «stock» de proyectos para poder canalizar las inversiones y no existir por parte de la Administración Central una dotación funcional en Canarias que pudiera hacer frente a ese tema. **(El señor Vicepresidente, Ríos Martínez, ocupa la Presidencia.)**

La solución que se ha adoptado —y es la que estamos realizando—, la colaboración entre el Gobierno de Canarias y la Administración central, ha llevado a que los servicios centrales de la Administración se estén encargando de llevar adelante el proceso correspondiente de proyectos que permitan la canalización de las infraestructuras adecuadas. Me permitirán SS. SS. que haga una referencia importante. Los servicios de la Administración central difícilmente tienen capacidad en este momento para cumplir las obligaciones derivadas de las propias competencias que tienen en el resto del territorio nacional y hay un problema importante en la organización de la Dirección General de Carreteras, que no tiene capacidad suficiente para abastecer y cumplir los objetivos que tiene en cuanto a sus competencias. Quiero con esto destacar que el hecho de haber recargado a la Dirección General de Carreteras con la realización de proyectos, seguimiento y puesta en funcionamiento de un conjunto de actuaciones que no son competencia de la Administración central, supone un esfuerzo importante por parte de los funcionarios de la Dirección General de Carreteras que quiero hacerlo constar, y denota el entusiasmo y la convicción de que es necesario llevar adelante este convenio con el que está actuando en este momento la Dirección General de Carreteras. En la actualidad las obras más importantes del convenio se encuentran en una determinada situación y si SS. SS. lo consideran importante puedo darles relación obra por obra de cómo se encuentran.

Hay algunos proyectos que se han planteado licitarlos como proyecto y obra, pero la idea sería que no todos los proyectos se hicieran bajo el planteamiento de licitación de proyecto y obra, sino que, en el buen entender de las dos administraciones, deberíamos llegar a gestar entre ambas el «stock» de proyectos necesarios para poder realizar su licitación sin tener que recurrir a una técnica que a nosotros personalmente nos parece que no es deseable, que es la técnica de licitación conjunta de proyecto y obra. No nos parece deseable, en primer lugar, porque dudamos mucho de que eso acorte el plazo de tiempo; y, en segundo lugar, porque reduce el proceso de transparencia en la licitación, dado que la licitación de proyecto y obra obliga bien a realizar todos los concursantes un proyecto que luego será aceptado o no, con un coste importante para las empresas ya que se rechazarán posteriormente muchos proyectos, o a una selección previa de oferentes para limitar el número de empresas que se vayan a presentar, en cuyo caso indudablemente hay un proceso preseselectivo o un proceso de discrecionalidad por parte de las administraciones que pueden introducir problemas de transparencia en las asignación de los recursos.

Por tanto, yo creo que el convenio está en marcha, y ha tenido los problemas de arranque a que me he referido. Re-

cientemente, hará escasamente quizá tres semanas o un mes, en torno a este plazo, ha habido la última comisión de seguimiento, donde se ha constatado que las cantidades consignadas en algunas ocasiones no hacen posible llevar el ritmo de ejecución debido a la selección de los proyectos. Por consiguiente, espero que en breve plazo, en la medida que vayamos construyendo el «stock» de proyectos, el volumen de inversión sea en todo caso superior, obviamente, al que se viene realizando y, de alguna forma, alcance el diferencial que se ha producido en el primer año de aplicación del convenio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ríos Martínez): Por parte del grupo solicitante, Coalición Canaria, el señor Martín Menis tiene la palabra para proceder a las preguntas o demandas que estime oportunas.

El señor **MARTIN MENIS**: Quiero agradecer la presencia del Secretario de Estado de Transportes y la información que nos ha dado, pero no iba en ese sentido la petición de comparecencia en esta Comisión. La petición de comparecencia era en sustitución de una que habíamos solicitado para el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y quizás, al cambiarlo el otro día en la Junta de Portavoces, no le ha llegado al secretario de Estado para qué era exactamente la comparecencia. Por tanto, se lo voy a indicar y a ver hasta dónde me puede responder.

El régimen económico y fiscal de Canarias, cuando se aprueba ya hace más de un año, en la disposición final y única, en el párrafo segundo, dice: «El Gobierno, previo informe de la Comunidad Autónoma de Canarias, dictará en el mismo plazo de un año las disposiciones reglamentarias necesarias para el desarrollo de la presente Ley, continuando en vigor hasta entonces las disposiciones existentes.» En los artículos 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10, 11, 12, 13 y 14 y en la disposición transitoria tercera hay toda una serie de referencias al transporte, a las telecomunicaciones, al costo del agua, a la energía, que representan una política global para colaborar a resolver los problemas de la insularidad o de la doble insularidad que el propio régimen económico y fiscal señala.

Voy a indicar por encima, al secretario de Estado, algunos de los puntos que nos preocupan. En el artículo 4.º, relativo a la libertad de transporte, habla de la liberalización aérea y marítima, que yo creo se ha hecho de forma limitada. Indudablemente hemos avanzado mucho en la liberalización aérea, pero yo creo que habría que avanzar más en la marítima. Hay limitaciones operativas que nos impiden profundizar en esa liberalización, por ejemplo la capacidad operativa de los aeropuertos, la falta de «slots» en el aeropuerto de Los Rodeos en este momento o la falta de «slots» en aeropuertos pequeños; la falta de operatividad del aeropuerto de La Palma a partir de las seis de la tarde, son realmente cuellos botella que privan de la libertad, del derecho a poder establecer más competencia entre las compañías aéreas que facilite y abarate el transporte de las islas, siendo éste el elemento fundamental que refleja la insularidad. La insularidad históricamente era un problema de

tiempo, tardábamos días en llegar, hoy la insularidad se mide en términos económicos, está medida por el trabajo de diferentes universidades canarias y es del orden del 20 por ciento en las islas grandes y de un 25 por ciento añadido a ese 20 en las islas pequeñas por un problema de transporte de personas y de transporte de mercancías, por la propia condición de archipiélago.

El apartado 4 de ese mismo artículo 4.º habla de que las tarifas portuarias y aeroportuarias serán más bajas para aumentar la competitividad. Son más bajas en algunos casos, pero creemos que deben bajar más. Por ejemplo, tienen las mismas tarifas para vuelos internacionales, cuando para nosotros eso es muy importante para el turismo, si tenemos en cuenta, además, que parte de nuestros aeropuertos se financian con fondos europeos, y habría que discutir si hay que amortizar esos fondos europeos que llegan a los puertos y aeropuertos canarios para ayudar a resolver los problemas de la ultraperiferia europea. El propio Plan Director de Infraestructuras indica que las infraestructuras portuarias y aeroportuarias se financian con cargo al usuario, pero en este caso reciben fondos europeos, y el propio régimen económico y fiscal da líneas para abaratar el costo de uso de esas infraestructuras, lo cual resuelve los problemas de transporte. Queremos saber si hay alguna política caminando en ese sentido por parte del ministerio.

El artículo 5.º habla de la libertad para los servicios aéreos y marítimos. Es cierto que se está poniendo fin al monopolio del «handling» aéreo, pero no sabemos si realmente se está permitiendo la absoluta libertad, por ejemplo, de la carga de «charter», que es una de las cuestiones previstas en el régimen económico y fiscal, y nos gustaría saber si realmente se ha acabado ya con el monopolio de «handling» en todos los aeropuertos. Que nos conste están ya el aeropuerto de Gran Canaria y el de Tenerife y no sabemos en qué situación se encuentran los de Lanzarote, Fuerteventura y el resto.

En los artículos 6.º y 8.º se habla del transporte regular de viajeros y de subvención al transporte, y en este momento vemos como si se estuviera reformulando la cuestión de la subvención al transporte de viajeros, no tanto por la última propuesta que puede haber de cambiar de un sistema proporcional en función del billete a un sistema lineal —en cualquier caso habría que buscar un sistema mixto— como porque parece que esas partidas, sobre todo en el transporte de mercancías, se está en este momento pensando que bajen en lugar de subir, y durante los últimos años han sido bastantes más bajas.

El artículo 7.º habla del transporte marítimo y aéreo de mercancías y de garantizar el principio de continuidad territorial. Como digo, no da la impresión de que se esté siguiendo esa política de intentar dar continuidad territorial a un archipiélago como el nuestro, por tanto la filosofía es intentar que los costos de transporte sean similares a las partes más alejadas de la España peninsular, y parece que la línea del Gobierno es contraria. Sé que en esto tienen que ver Hacienda y el ministerio, pero es que las competencias están tan implicadas que, o tenemos una política conjunta de Hacienda, ministerio, transportes y planificación, o es muy difícil conocerlo.

En los artículos 9.º y 10, de telecomunicaciones, creemos que no se ha desarrollado por el Estado la legislación específica a que se refiere el artículo 9.º, y nos gustaría saber si las tarifas de Telefónica responden exactamente a los criterios del artículo 10; yo creo que sí, pero no estamos convencidos de ello.

En el artículo 11, los precios de energía y agua, no se ha establecido ningún tipo de reglamentación sobre compensación de precios de energía y tampoco se ha hecho un reglamento que pueda garantizar la moderación de los precios de agua desalinizada o reutilizada; y en cuanto a dos potabilizadoras, por ejemplo, que tenían que estar haciéndose en Tenerife desde el año pasado, se adjudicó la primera, pero lleva seis meses o casi un año sin hacerse el replanteo de obra, y la desaladora del sur de la isla de Tenerife está totalmente parada, no han empezado las obras, y que sepamos la de Santa Cruz debe llevar un retraso ya de año y medio.

Se pone uno a investigar sobre las tarifas de energía, indudablemente no es el ministerio, pero vemos lo mismo, y si empezamos a contar los kilovatios pagados y los precios que se pagan, nos encontramos con que se está pagando el kilovatio promedio en Canarias peseta y media más caro que en el resto del territorio nacional. ¿Por qué? Porque no se ha hecho un planteamiento global del coste energético, sino que simplemente ponemos las mismas tarifas; pero nosotros tenemos muy poco consumo de tarifas industriales y mucho consumo de tarifas de servicio y al final, resulta que por la estructura tarifaria y por la propia composición del archipiélago, las tarifas reales que estamos pagando son peseta y media más caras.

En los artículos 12 y 13 se habla de la financiación de las infraestructuras. Sobre ello nos ha contestado antes el secretario de Estado, del convenio de carreteras, pero no nos preocupan las carreteras. Nos preocupa lo referente a potabilización y las infraestructuras de depuración que son un elemento fundamental para reutilizar el agua, un bien escaso. Nos preocupan los estudios de intermodalidad necesaria entre puertos y aeropuertos para permitir un abaratamiento del costo del transporte de mercancías.

Queremos que el REF, Régimen Económico y Fiscal, plantee que en el plazo de un año se establezca una política determinada para resolver ese problema en Canarias. Todavía no estoy seguro, en absoluto, que en el ministerio se tenga clara (y del ministerio dependen hoy por hoy los puertos, los aeropuertos y los puertos de interés general) una política de transporte interinsular con sus correspondientes acciones en infraestructuras que permitan abaratar el costo real para tener que acudir lo menos posible a subvenciones.

Hay un eje claro que podría atravesar todas las Islas Canarias por un medio terrestre-marítimo-terrestre, de isla a isla, que permita incrementar la velocidad del intercambio de mercancías y de personas, abaratar el costo de forma importante y mejorar los sistemas de distribución, pero esto exige una política determinada. Exige pensar si en esos puertos tiene que haber superficies suficientes para el establecimiento de almacenes de distribución; exige, al final, tener una política intermodal y creo que sea el espíritu

del Régimen Económico y Fiscal en todos esos artículos y el espíritu con el que se debe mover el ministerio.

No obstante, añadiría algo más, se pone uno a leerlo y hay una disposición transitoria tercera que es un plan especial de infraestructuras turísticas que dice: «Atendiendo a la mejora de la calidad precisa para mantener la rentabilidad social del sector turístico en Canarias, la Administración General del Estado, en colaboración con la Comunidad Autónoma de Canarias y, en su caso, las Corporaciones locales, elaborará un Plan especial de infraestructuras en las áreas turísticas que servirá de base para un programa de inversiones públicas que permita alcanzar el nivel de calidad necesario en el sector.»

En principio, parece que esto está enfocado a las áreas de responsabilidad del turismo; sin embargo, este plan especial de infraestructuras es muy importante conectarlo a lo que es agua, a lo que reutilización, a lo que son alcantarillados y todos los temas medioambientales, a lo que son los problemas de costas, por ejemplo, donde la política es exclusiva y donde debería haber una política determinada para el sector. Creemos que sólo si las comisiones sectoriales, derivadas de la comisión mixta, prevén que la coordinación sectorial funcione según el artículo 14 del Régimen Económico y Fiscal, podríamos llegar a establecer esa política.

Llevamos un año del Régimen Económico y Fiscal y si esas políticas no estuvieran establecidas —y me temo que no estén—, estamos perdiendo tiempo en la aplicación de una Ley que ya comencé diciendo establecía el plazo de un año para poner a caminar toda la maquinaria necesaria para sacar de esta ley todo el jugo posible.

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ríos Martínez): Señor Martín, como argumentación a la precisión originaria que usted ha hecho, me gustaría decir que el señor Zaragoza Rameau está participando como Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, no como de Transportes, y usted mismo en la reunión de Mesa y Junta de Portavoces del día 22 aceptó que fuese él quien compareciera, en lugar del ministro. **(El señor Martín Menis pronuncia palabras que no se perciben.)** Espero que S. S. no entre en controversia con la Presidencia hasta que no termine de explicarlo.

En segundo lugar, hay dos razonamientos que quisiera dejar claros. Uno: la Mesa del Congreso remite al Ministro de la Presidencia una nota de tramitación de la solicitud de comparecencia que ha hecho el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria donde es verdad que precisa los artículos 1.º, 5.º y 6.º con toda una serie de matizaciones.

Dos: es posible que en el tránsito del Ministerio de la Presidencia hacia el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, esta hoja no haya llegado y puede ser que solamente haya llegado la primera, pero el trámite de esta Cámara hacia el Gobierno recoge la petición de Coalición Canaria. Estas eran las dos precisiones que quería hacer, sin ánimo de entrar en controversia. **(El señor Martín Menis pide la palabra.)**

¿Con qué motivo pide la palabra?

El señor **MARTIN MENIS**: Acepto totalmente lo que dice la Presidencia. No es en absoluto controversia, por eso empecé agradeciendo la información que daba a esta pregunta.

En cuanto a la reunión de la Junta de Portavoces, dije que como el Secretario de Estado de Planificación tiene una visión conjunta, y creo que es un tema de planificación, consideraba que la información que nos pudiera dar era entendiendo que probablemente no le había llegado esta pregunta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ríos Martínez): ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir en esta comparecencia? **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Barrios Curbelo.

La señora **BARRIOS CURBELO**: Quisiera conocer cuáles son las finalidades que persigue el Gobierno en este momento respecto a obras públicas.

Tal y como recogía mi predecesor, el señor Martín, la comparecencia del secretario de Estado, que agradezco en nombre de mi grupo, y su intervención, era para informarnos respecto a las actuaciones que lleva a cabo o prepara su departamento en relación a una ley muy importante para la comunidad autónoma Canaria, que es la Ley del REF, la Ley 19/1994. La condición ultraperiférica del archipiélago canario así como la elevada fragmentación de su propio territorio condiciona de manera absoluta su papel en la Europa comunitaria y en el propio Estado español hasta el punto de que el hecho diferencial no sólo se recoge, como muy bien dijo el secretario de Estado, en el artículo 138 de nuestra Constitución, sino que la propia Unión Europea así lo expresa condicionándonos como regiones ultraperiféricas junto con Madeira y Azores, pero también se recoge, como he dicho anteriormente, en el texto del REF, que el señor Martín, diputado por Coalición Canaria, ha expresado, en varios de sus artículos y puntos.

Hay que tener en cuenta que la Comunidad Autónoma de Canarias tiene unos factores muy negativos, y aunque quizá para quien vea desde fuera nuestra comunidad autónoma obviamente le pudiera parecer una ventaja su situación geográfica, tiene determinados factores negativos como el factor geográfico, como el factor económico, con la escasez de recursos básicos o como el factor económico y social. Piensen ustedes que la Comunidad Autónoma de Canarias cuenta con casi millón y medio de habitantes, con una pirámide poblacional donde predominan los menores de 25 años y esto está unido a una alta tasa de paro y a la escasez de cualificación laboral de un sector importante de la población que puede producir una mezcla explosiva si no se toman determinadas medidas correctivas de creación de empleo y de mejora de la potenciación de ciertos sectores.

Para nosotros, por tanto, el desarrollo de las infraestructuras en Canarias es muy importante. De sobra es conocido el enorme influjo que el estado de las infraestructuras tiene sobre el desarrollo económico como un factor limitativo de éste. Además, en el archipiélago, como recogía el señor

Martín en su intervención, hay escasa posibilidad de modos de transporte alternativos. No hay comunicación por carretera, obviamente, con el continente ni entre las islas y eso agrava aún más el panorama al depender de una modalidad de infraestructura como son los puertos, aeropuertos y carreteras, lo que supone un cuello de botella —también fue así la expresión que recogió el señor Martín—, ante cualquier evento. En este momento nos encontramos con graves problemas solamente con la mera declaración de la huelga de Iberia.

Por otra parte, la tendencia del Gobierno de hacer recaer el coste —también lo recoge así el señor Martín— de las infraestructuras sobre los usuarios, autosuficiencia de puertos y aeropuertos mediante incremento de tarifas, encarece aún más las comunicaciones con el exterior y entre islas, alejándonos más del continente y produciendo un efecto contrario al deseable. Todo lo apuntado anteriormente viene a coincidir en que Canarias precisa un tratamiento específico en su diálogo con el Estado central para, como hemos señalado, no solamente limar las diferencias actuales que en materia de infraestructuras son notables, sino para que en un futuro puedan atenuarse los factores limitativos de su crecimiento económico.

Lo que expongo no se limita, única y exclusivamente, a conocer un poco las propuestas en materia de infraestructuras y agua, donde el Gobierno español y la Comunidad Europea puedan servir de motor financiero a todo o a parte de las mismas, sino que es una especie de incorporación para poner de manifiesto que la financiación de las infraestructuras precisas en Canarias debe tener origen presupuestario (así lo establecen los artículos 11, 12, 15, 16, 17, 95 y 96 del texto que regula nuestro REF) para evitar que al mejorar las comunicaciones elevemos el coste de su empleo, con lo que no conseguiremos el efecto deseado y repetido aquí de acercar los centros de consumo y producción al archipiélago Canario.

El traspaso de competencias entre el Estado y la comunidad autónoma en materia de carreteras, al que antes hizo mención respecto al convenio del mismo, es un claro ejemplo, consideramos nosotros, de incompetencia por parte de Canarias y de falta de voluntad por parte del Gobierno central, ya que al arrogarse Canarias la competencia exclusiva en carreteras quedó fuera de los planes de carreteras nacionales, dejando de percibir miles de millones. Al respecto, daré una serie de cifras, como es que a pesar de que el señor secretario de Estado recogía la problemática existente en la aplicación de las cantidades fijadas en presupuestos y que era más bien por ausencia de proyectos para desarrollar, recordaré que el convenio recoge una inversión del orden de 122.000 millones de pesetas. Teniendo en cuenta que el Plan Director de Infraestructuras pone una inversión en carreteras para todo el Estado español de unos cinco billones 468.000 millones y en Canarias 122.000 millones, la cuantía por habitante en la península es de 151.000 pesetas y para el habitante canario unas 81.000 pesetas, casi la mitad.

Pensamos que no se trata adecuadamente el hecho diferencial canario que recoge nuestra Constitución, sino que, al contrario, parece que se hace más diferencial. Por esta

razón, yo venía preparada para preguntarle, señor secretario de Estado, por una serie de obras, tal como recogió antes el señor Martín, que hablaba de un aspecto global de su actuación o de una intervención global al respecto. Quisiera hacerle una serie de preguntas y propuestas; también recordarle al respecto que nuestra ley económica, en su artículo 16 recoge subvenciones a la energía eólica y, sin embargo, sabemos que la comunidad autónoma está sopor-tando los costes, en este momento, y no el Estado.

Respecto a lo que recoge el artículo 11, del sistema de compensación para moderar los precios de la energía y del agua desalinizada, la traducción presupuestaria ha sido reducir las subvenciones a la mitad.

En relación a esto, quisiera que nos informara sobre la circunvalación, por ejemplo, de Las Palmas de Gran Canaria. Sabemos que tiene un ostensible retraso, que no se le ha dado el carácter de urgencia, que hay 8.500 millones que estaban en estos presupuestos y que, como usted ha dicho, quizá al no existir el proyecto o en base a la última aprobación de la Ley de Contratos del Estado, ha quedado paralizada. Queremos saber si ese dinero se va a mantener. Qué sucede con la isla de Tenerife respecto a completar la circunvalación de la misma con el enlace Icod Santiago del Teide a nivel de autovía; la conexión exterior norte-sur; la circunvalación de Santa Cruz de Tenerife con la conexión de la vía de cornisa y el sistema arterial de La Laguna; el tercer carril de Güimar; y para la Isla de La Palma la autovía de Santa Cruz de La Palma-Valle de Aridane.

Espero su información. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ríos Martínez): Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Martín para fijar su posición, formular las preguntas y hacer las observaciones que estime oportunas.

El señor **MARTINON CEJAS**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, agradecer la presencia del señor Zaragoza en esta Comisión y felicitar al Grupo Parlamentario de Coalición Canaria por plantear una discusión, un debate, una conversación sobre el Régimen Económico y Fiscal de Canarias en esta Comisión; porque hay una idea errónea de asociar de forma casi exclusiva el Régimen Económico y Fiscal de Canarias al área de la Economía y Hacienda del Gobierno y, por tanto, parlamentariamente, al área de la Comisión de Economía y Hacienda. Creo que ha sido un acierto de Coalición Canaria que hablemos, al menos en una ocasión, del Régimen Económico y Fiscal en esta Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, porque el Régimen Económico y Fiscal de Canarias tiene mucho que ver con esta Comisión y con los asuntos que en ella tratamos.

No he tenido la misma suerte que el Grupo de Coalición Canaria, pero hace ya muchos meses que habíamos solicitado la comparecencia del señor Zaragoza, precisamente para hablar del convenio de carreteras, que también tiene algo que ver con esta Ley del Régimen Económico y Fiscal. Prácticamente la conversación (sé que no es habitual parlamentariamente hablar de conversación, pero me parece que el tono que todos le estamos imprimiendo tiene

más de conversación que de otra cosa) se ha referido a lo que en la Ley del año 1994, de modificación del Régimen Económico y Fiscal, está incluido en el Título I, transporte y telecomunicaciones, y en el Título II, que habla de la compensación por la lejanía y del hecho insular, no digo exclusivamente, pero sí principalmente.

En cuanto al Título I de la Ley, que habla del transporte y las telecomunicaciones, y al que el señor Martín, en nombre de Coalición Canaria ha hecho referencia, creo que en la situación actual (por intentar resumir mucho, pues no parece que sea competencia propia del señor Zaragoza) se ha avanzado de manera apreciable, sensible y constatable en la mejora de los servicios del transportes, tanto aéreo como marítimo. Hoy tenemos en Canarias tasas inferiores a las del resto del territorio nacional; siempre se podrá plantear que deberían ser aún menores, ya que esa bajada siempre será posible hasta que lleguemos a cero, pero creo que se ha alcanzado una liberalización de los servicios de transporte aéreo; se ha dado un salto espectacular en la liberalización de los servicios en tierra a las compañías aéreas y los transportes marítimos, aparte de haber alcanzado un nivel de competencia, no voy a decir satisfactorio, pero sí muy considerable, se han beneficiado de lo que la Ley del Régimen Económico y Fiscal contempla para los buques que estén inscritos en el segundo registro, no siendo los buques que prestan tanto el transporte interinsular como el transporte Canarias-península, sino buques, repito, inscritos en este registro. Tal como estaba previsto en la ley los beneficios de orden fiscal, de los que serían beneficiarias las empresas y los barcos inscritos en el segundo registro, también benefician a todos los que presten este tipo de servicio y eso ha supuesto una disminución de los costes, un abaratamiento de las tarifas. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Se ha hecho una alusión a los precios de la energía eléctrica que no se acaba de entender bien. Siempre, en cualquier tipo de cosas, se pueden buscar multitud de índices para medir y, sobre todo, para comparar si las tarifas son igual en la península que en Canarias; y eso, como muy bien sabe el portavoz de Coalición Canaria, se hace a través de un mecanismo de solidaridad obligada, en el sentido de que al final quienes usan la energía eléctrica en todo el territorio nacional colaboran de manera importante a que los costes de la energía eléctrica en Canarias sean moderados o tan moderados como en el resto del territorio nacional. Sin duda, se puede barajar algún tipo de índice donde esa comparación no resulte beneficiosa para Canarias, pero supongo que también se podría inventar algún tipo de índice donde esa comparación resulte beneficiosa para Canarias. Creo que si las tarifas son iguales es una constatación clara de que sí se cumple lo previsto en la ley.

El artículo 12 de la ley, entrando ya más en la intervención inicial del señor secretario de Estado, como muy bien él ha recordado, habla de que el Estado queda obligado a que el 50 por ciento de la recaudación normativa líquida atribuida al Estado como compensación por la supresión del Impuesto general sobre el Tráfico de Empresas sea invertida en Canarias. Este precepto ha sido contemplado en el convenio de carreteras, al que ha hecho alusión el secre-

tario de Estado, que hasta ahora, después de prácticamente año y medio o dos años de funcionamiento, la verdad es que ha tenido una repercusión limitada en Canarias.

Creo que el Secretario de Estado ha resumido bien el problema; no hay suficientes proyectos para gastarse todo el dinero que el convenio de carreteras tiene previsto. Desde luego, la situación resulta paradójica o, al menos, sorprendente, porque después de la insistencia con que se planteó la necesidad de que el Estado asumiera el coste de ciertas carreteras en Canarias, de las que se consideran de interés general, sin embargo llegado el momento de dar el paso adelante, de que por fin se resolviera el contencioso de carreteras y ambas administraciones se pusieran de acuerdo, al final, pasado más de año y medio, no hemos podido observar una constatación positiva del convenio de carreteras. Esto quizá sea un ejemplo más de lo que a veces nos quejamos: ese afán de estar siempre montado en la propaganda política y confundir lo que debería ser un diálogo político institucional razonable, un entendimiento, un común acuerdo para que las cosas vayan adelante.

El portavoz de Coalición Canaria ha hecho alusión a que hay retraso en el desarrollo de la ley, pero yo quiero poner el énfasis justamente en lo contrario, en que la ley lleva año y medio funcionando plenamente, que en Canarias se notan los efectos beneficiosos de la Ley de modificación del Régimen Económico y Fiscal, en que la actividad económica crece a un ritmo superior a la media nacional, en que se está creando empleo y, por tanto, la ley globalmente se aplica y tiene efectos beneficiosos para el archipiélago.

Es cierto que el desarrollo reglamentario de la ley no se ha publicado, no está aprobado, pero, como bien conocen los Diputados por las circunscripciones canarias, esto se debe fundamentalmente a que las autoridades de la Unión Europea han planteado una dificultad en el sentido de que hay contenidos de la ley que no están conformes con los preceptos de la Unión Europea y que, por tanto, es necesario proceder a una modificación. Esto es así hasta tal punto que representantes del Gobierno de Canarias han acompañado a los representantes del Gobierno nacional en las discusiones con las autoridades de la Unión Europea, con objeto de que participen de las dificultades que pone la Unión Europea al desarrollo de la ley.

No voy a decir que el reglamento no sea un asunto importante, pero, desde luego, no es un asunto esencial, porque, insisto, afortunadamente la ley se está aplicando; lleva aplicándose año y medio. Con esto quiero decir que debamos agilizar lo que sea razonable el desarrollo de todas las capacidades que la ley encierra; la ley contiene capacidades que aún no han sido desarrolladas y es necesario hacerlo, pero yo añado que es necesario hacerlo, tal como se dice en la ley, de común acuerdo entre el Gobierno de la nación y el Gobierno de Canarias. Es imprescindible que ambas administraciones dialoguen, se pongan de acuerdo y fijen criterios de desarrollo.

Quiero expresar, por ejemplo, en nombre de mi grupo parlamentario (tiene poco que ver con esta Comisión, señor Presidente, pero tiene mucho que ver con la ley del REF) la preocupación por el retraso con que se está plante-

ando la constitución del Consejo Rector de la Zona especial canaria, órgano principal para poner en marcha dicha Zona especial canaria, y para eso es necesario que el Gobierno de Canarias nombre a sus representantes, el Gobierno nacional nombre a los suyos y ambos gobiernos se pongan de acuerdo en quiénes deben ser el presidente y el vicepresidente de ese Consejo Rector.

Se sospecha que hay intención de retrasar hasta después de la constitución del nuevo Gobierno que se produzca tras las elecciones de marzo el nombramiento de las personas que han de constituir el Consejo Rector. Sería lamentable porque, en nuestra opinión, ahí sí habría un injustificado retraso que, desde luego, a Canarias no le beneficia en absoluto.

Muchas gracias por su comparecencia, señor secretario de Estado.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para contestar a las observaciones que han hecho los portavoces de los distintos grupos, tiene la palabra el señor Zaragoza.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS** (Zaragoza Rameau): Como decía el Presidente, la solicitud de comparecencia, tal como nos llegó a nosotros, no precisaba lo que S. S. luego ha comentado. Precisamente, en el ministerio se entendió que la aceptación de mi comparecencia implicaba una fijación sobre las infraestructuras más que sobre los servicios del transporte, pero a mí me halaga y alegra porque conozco esto de antiguo, tanto porque he estado en este ministerio durante los últimos cuatro años, como porque antes, como decía el señor Martínón, siempre se consideraba que el REF era un tema de Economía y Hacienda más que de Obras Públicas y en mi etapa anterior me correspondió estar durante un montón de años en Economía y Hacienda; por tanto conozco bien su tramitación. Por tanto, me halaga, me congratula saber que a S. S. ya no le preocupan tanto las infraestructuras, sino que le preocupa más la puesta en funcionamiento de los servicios. En este sentido, quiero decir que hemos dado un paso enorme. En el REF hay dos grandes apartados que es muy importante que se analicen detenidamente en diversas comparecencias en esta Comisión: uno es todo el ámbito de las infraestructuras, y otro, todo el ámbito de los servicios a que S. S. hacía referencia. Por supuesto, tomo nota de todos los puntos, e independientemente de que la Comisión, si lo considera oportuno, solicite la comparecencia del Secretario General de los Servicios de Transporte, que lo precisará mejor, en cualquier caso tramitaré la respuesta y los datos correspondientes a todas sus preguntas respecto a los servicios de transporte.

He ido tomando nota de algunas cosas que S. S. iba diciendo y, cuando se refería a liberalización de áreas, a capacidad operativa de los aeropuertos, a tarifas portuarias, a libertad de servicios, S. S. mismo decía: se ha hecho, pero... Ese es exactamente el punto, se han avanzado un conjunto de cosas, pero S. S. considera que en algunas de ellas no se ha avanzado suficientemente. Sin embargo, creo que sus propias expresiones han dejado constancia de

que se ha avanzado y se está avanzando en todo el proceso de liberalización de los servicios del transporte.

Hay dos viejos temas de los que tanto S. S. como yo hemos hablado en muchas ocasiones y que se reiteran constantemente. Uno es la política de puertos y aeropuertos. Desde el punto de vista de las infraestructuras creo que hay un verdadero e importante proceso de inversión en todo el territorio nacional y, como no podía ser menos, acentuadamente en puertos y aeropuertos de Canarias. Obviamente, es valorativo de S. S. que eso sea suficiente o no, pero creo que se ha hecho un esfuerzo importante. Desde el punto de vista de la planificación, estoy totalmente de acuerdo en que se podrían definir un conjunto de ejes intermodales de norte a sur que engancharan determinadas infraestructuras como puertos y aeropuertos con determinadas infraestructuras de carreteras, y definir unos ejes. En alguna medida esa idea se ha defendido incluso desde este propio ministerio hace algún tiempo, pero eso no depende exclusivamente del ministerio, porque una parte importante de la intermodalidad está basamentada en competencias del Gobierno canario, que las tiene muy importantes en la ordenación del territorio y en la priorización de los ejes de carreteras. De hecho, el conjunto de obras de infraestructura que están planteadas en el convenio hay que suponer que, en la medida que el Gobierno canario, lo ha aceptado, responden a ese criterio de intermodalidad, porque el conjunto de obras que precisa el convenio no han sido planteadas unilateralmente por el Ministerio de Obras Públicas, sino que, obviamente, han sido concertadas con el Gobierno de Canarias. Por tanto, hay que suponer que el Gobierno de Canarias recoge en ese conjunto de obras de infraestructura de carreteras un grado de interconexión con el resto de infraestructuras que movilizan los recursos del archipiélago de forma consecuente, si no, obviamente, podrían cambiarse las prioridades establecidas. No siempre los que tienen que establecer prioridades en la ordenación del territorio —porque corresponde a unos o a otros— tenemos capacidad política para priorizar en función de la eficiencia, sino que muchas veces criterios de reparto de infraestructuras, a lo largo de un territorio, priman sobre criterios de ordenación del territorio que podrían ser más ordenados. En esto, obviamente, S. S. comprenderá que en un archipiélago como el canario —y se observa dentro del convenio de carreteras— hay tendencia a salpicar un conjunto de obras que, si el Gobierno canario lo hubiera considerado oportuno —porque la Administración central no tenía nada que objetar en ese tema—, podría haber priorizado exclusiva o prioritariamente, valga la redundancia, algunas infraestructuras frente a otras que se han incluido en las carreteras.

En cualquier caso, ahí se ha dado un paso muy importante, desde el punto de vista de las infraestructuras y desde el punto de vista de los servicios —pero quiero insistir en las infraestructuras—, porque el hecho de que contemos con un flujo de recursos por tiempo ilimitado a invertir en infraestructura en Canarias tiene que convertir en realidad un hecho, que creo es absolutamente necesario para Canarias, y es una inversión diferencial en Canarias, desde el punto de vista de las infraestructuras.

En la Comisión mixta en que se aprobó este planteamiento, se hizo un primer esbozo de discusión sobre ese volumen de inversión de recursos, permanente en el tiempo, si debería ir prioritariamente hacia la inversión en carreteras o podría ir hacia otras infraestructuras, y no solamente de obras públicas, sino a infraestructuras de educación, sanitaria, etcétera, que tienen una prioridad importante dentro de Canarias; también se planteó cuál es la prioridad esencial. Los dos gobiernos consideraron que, dentro del conjunto de inversiones que se podrían canalizar a infraestructuras, se priorizaban las carreteras. ¿Durante cuánto tiempo? No se fijó tiempo; se fijó un listado de proyectos. En ese momento, en la Comisión de seguimiento, en la que yo estaba presente como observador, dejé constancia de la dificultad de poner en marcha un plan ambicioso de inversión en infraestructuras en una comunidad autónoma que no disponía —en la medida de información que nosotros teníamos, que podíamos habernos equivocado— presupuestos de envergadura ni, por tanto, estructura funcional de importancia en el Gobierno, y la Administración central, como era lógico, puesto que no tiene competencias, no tenía a su vez los recursos funcionariales correspondientes. Por tanto, era montar de arranque una inversión que tendría unos primeros atrasos mientras cristalizaba esa situación.

De todas formas, yo creo que se ha hecho bien, porque estamos poniendo la base fundamental para poder avanzar más rápidamente en el futuro. Por tanto, aunque se pueda plantear un pequeño retraso inicial, estamos creando las bases sobre las cuales construir un proceso de inversión que sin ellas no se podría realizar. En ese sentido tengo que manifestar —y por eso recalco lo que he dicho antes— que no estamos cumpliendo taxativamente lo que dice el convenio, porque si cumpliéramos taxativamente lo que dice el convenio iríamos muchísimo más atrasados todavía. Es la Administración central la que está dando los pasos en sustitución de la deficiencia correspondiente de recursos que tiene el Gobierno canario para hacerse cargo del volumen de infraestructuras a que se ha comprometido en el convenio. Si la Administración central cumpliera el convenio taxativamente, estarían paralizadas frontalmente todas las inversiones en carreteras; por tanto, es de constatar la buena voluntad de aplicación del convenio por parte de la Administración central, que no ha tenido inconveniente en desviar recursos destinados a otra parte del territorio nacional para ponerlos, sin ninguna duda, al servicio de la puesta en funcionamiento del convenio, teniendo el convencimiento de que una vez que el convenio ruede eso llevará a su propio funcionamiento; pero el arranque ha necesitado, por parte del Ministerio de Obras Públicas, una dedicación que no estaba prevista en el convenio y que el ministerio no ha tenido ningún inconveniente en plantearse. Esto roza precisamente con algunas de las cosas que S. S. decía. Yo, más que hablar de retrasos, sí creo que se debe agradecer la buena voluntad que el ministerio y la Dirección General de Carreteras han puesto en una cuestión a la que el convenio no les obligaba. Por tanto, hay una prima, por parte del ministerio, a aplicar a este convenio.

Su señoría ha hecho referencia a una cuestión que creo es fundamental, y es el tema del agua, en el cual hay dos cosas que deberían decirse, y conviene que se digan públicamente. Una, que en la planificación hidrológica, de la que todos los días estamos en debate, la Administración central tiene que hacer un conjunto de planes de cuenca; pero está claro que las administraciones que tienen competencia en sus correspondientes cuencas intracomunitarias tienen que hacer un plan de cuenca. Según prescripciones de las Cortes, para que se pueda aprobar el Plan Hidrológico Nacional, así se nos ha pedido desde las Cámaras, es necesario que el Gobierno apruebe primero los planes de cuenca. Bueno, pues no ha sido remitido todavía ni tenemos idea de cómo se encuentra el plan de cuenca correspondiente al archipiélago canario. Es competencia de las autoridades canarias confeccionarlo y remitirlo al Gobierno y a la Administración central para que sea analizado y pronto. Por tanto, carecemos de un análisis básico de competencia del Gobierno canario, que es la planificación hidráulica y los planes hidráulicos que plantea. Obviamente, e independientemente de que sigamos a la espera de que el Gobierno canario haga el plan de cuenca al que está obligado y nos lo remita, para ver si es coherente o en qué medida la Administración central tiene que cambiar los suyos, la Administración central, como muy bien sabe S. S. está haciendo inversiones; pero está haciendo inversiones con un planteamiento diferencial al resto del territorio nacional. Supongo que S. S. es consciente de que no se aplica en Canarias la Ley de Aguas. Cuando S. S. hablaba de los procesos de amortización, ha de tener presente que la Ley de Aguas, en el artículo 106, si no me equivoco, establece que las inversiones tienen que ser amortizadas en función precisamente de los beneficios que se derivan de esas inversiones. Esa aplicación del artículo 106, que se determina a través del Reglamento de la Ley de Aguas, lleva a procesos de amortización de las infraestructuras que se realizan entre el 30 y 50 por ciento, según el tipo de infraestructura que sea en todo el territorio nacional. Esa cláusula no se aplica en Canarias y concretamente a ninguna obra de infraestructura que se realiza en Canarias se le aplica el proceso de amortización de la Ley de Aguas. Esto supone un beneficio diferencial, respecto al resto del territorio nacional, para los usuarios de las infraestructuras en Canarias, que no amortizan las infraestructuras, tal y como sucede en el resto del territorio nacional.

Tengo que recordar a S. S. que esa situación no es exclusivamente diferencial entre archipiélagos y península, sino que es exclusivamente para el archipiélago canario, porque en el archipiélago balear se aplica el artículo 106 en el proceso de amortización. Por tanto —quizás no sea suficiente, eso es discutible— hay un proceso diferenciador importante de amortización y de aplicación de la Ley de Aguas.

Es muy importante el hecho de que si a un año pueda considerarse —digo pueda porque yo no estoy de acuerdo— cierto retraso en la aplicación del REF, el fuerte impulso que se le está dando en otra parte del REF tendría que llevar a una evaluación respecto a su aplicación que podríamos discutir.

Hay unos datos que la portavoz del Grupo Popular planteaba que no tengo ningún inconveniente en precisar. En primer lugar, como le decía —y no voy a reiterar—, por parte de los servicios del ministerio y así se ha reconocido en las comisiones de seguimiento por parte del Gobierno canario, ha habido un empuje y un entusiasmo que ha llevado a interpretar laxamente el convenio, de forma que se han hecho más cosas de las que se debían hacer. En varias ocasiones se planteó, bien por las autoridades canarias, bien por la plataforma, en el caso de la circunvalación, etcétera, que fuese declarado de urgencia, y se estudió conjuntamente con las autoridades canarias el hecho de la declaración de urgencia. La declaración de urgencia, desde el punto de vista de la Ley de Contratos del Estado, acorta el procedimiento externo. Es decir, cuando uno va a sacar el procedimiento y se aplica la declaración de urgencia, acorta el procedimiento, pero cuando se trata del proceso interno, la declaración de urgencia no acorta absolutamente nada. Yo no tendría ningún inconveniente, y así lo dije tanto a la Plataforma como a las autoridades canarias, en haberlo declarado de urgencia, pero no hubiera acertado ninguno de los plazos que la Ley de Contratos del Estado establece, porque las plicas de las dos obras correspondientes se han abierto hace quince días y, por tanto, la declaración de urgencia no reduce el plazo interno correspondiente una vez hecha la licitación. Es decir, ahí no hay ningún procedimiento que plantee la Ley de Contratos. ¿Qué sucede? Que acorta el plazo antes, pero una vez que se ha realizado, se abren las plicas y, a partir de ahí, se hace la valoración correspondiente.

Por tanto, no hay ningún proceso de adormecimiento ni de no declaración de propiedad respecto al tema correspondiente. Si me lo permite, señoría, diría todo lo contrario y me responsabilizo de ello. En el Ministerio existe todo el entusiasmo por empujar al máximo esas obras. Los plazos son los que son y, si S. S. tiene interés, le mandaré los plazos comparativos; en los análisis que está haciendo la Dirección de Carreteras, estos proyectos no son más largos respecto a los que se están haciendo en otra parte del territorio nacional, con un hecho diferencial, que en el resto del territorio nacional es competencia de la Dirección General de Carreteras y, en este caso, estamos haciendo una cosa que no deberíamos hacer según el convenio. Hay que subrayar esto porque, si no tenemos en cuenta esta situación, llegaríamos a imputarnos responsabilidades que estamos asumiendo sin que el convenio nos obligue. Me parece que no es lógico imputarnos retrasos cuando lo que estamos haciendo es ayudar.

Por último, tengo la buena impresión de que, en el breve plazo que resta, pondremos en funcionamiento el conjunto de obras correspondiente. Yo tengo un largo listado de la situación y, como es público y no hay otra cuestión que la de analizar obra a obra, transmitiré a S. S. la situación exacta de cada una de las obras.

Su señoría ha dicho una cosa, de la que he tomado nota porque me ha sorprendido enormemente, a la que no tengo más remedio que contestar. En algún momento de su exposición ha dicho que las carreteras canarias quedaban fuera y ha hecho referencia al volumen de inversio-

nes, etcétera. Creo que es un punto que es necesario precisar. El hecho de que las carreteras canarias estén fuera de los planes de inversión del Ministerio no es una decisión del Ministerio de Obras Públicas, creo que debe quedar absolutamente claro. El Estatuto de Canarias establece plenas competencias en carreteras al Gobierno de Canarias y, como consecuencia de eso, no puede haber planes de la Administración central, entre otras cosas porque esta Cámara establece limitaciones, en el presupuesto del Estado, a la aplicación de recursos públicos a cuestiones que no sean competencia de la Administración central; mientras no haya una ley que lo autorice, por mucha voluntad política, por mucho entusiasmo y cariño hacia la problemática de Canarias, el Ministerio de Obras Públicas no podría, ni debía, realizar inversiones. Por tanto, hacía lo que tenía que hacer, realizar inversiones y asignar recursos en función de los que le dedican estas Cámaras a las competencias que tiene, pero no puede dedicarlos a los territorios donde no tiene competencias. En la medida en la que se establece un acuerdo y se plantea la realización, el primero que se pone, digamos, al frente de la manifestación para hacerlo es el Ministerio, pero no existía esa posibilidad y no denota una mala disposición sino que se debe al hecho de que el Gobierno de Canarias tenía competencias, por lo que la Administración central no podía hacer nada.

Este no es un caso exclusivo en el territorio nacional. Como S. S. sabe, hay cuatro comunidades autónomas que tienen competencias exclusivas. En este momento, la única Comunidad en todo el territorio con competencias exclusivas en carreteras que tiene un acuerdo y se pone en funcionamiento mediante una ley aprobada en las Cámaras es la Comunidad Autónoma de Canarias, lo que supongo que implica un hecho diferencial respecto al resto del territorio nacional; hecho diferencial que, sin ninguna duda, merece el territorio de Canarias por su singularidad.

Quisiera disculparme por el hecho de que no pueda suministrarles en este momento el resto de la información que me piden, pero planteo a SS. SS. cualquiera de estas dos alternativas: que el Ministerio les remita toda la información que nos han pedido, que no estaba precisada en la comparecencia que nos ha llegado, o, en todo caso, solicitar la comparecencia del Ministro o del Secretario General de los servicios del transporte para que precise con detalle lo que SS. SS. planteaban.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Zaragoza, por sus explicaciones. Le rogaría que hiciera llegar a esta Presidencia la información que se ha comprometido a mandar, y ella la distribuirá a los distintos portavoces de los grupos. **(El señor Martín Menis pide la palabra.)**

Señor Martín, se trata de una comparecencia y no hay réplica. Además, hay que entender otra situación, y es que llevamos retraso respecto a la posterior comparecencia y tenemos aquí al señor Subsecretario. Asimismo, después de esta comparecencia, hay Mesa y Junta de Portavoces. Ruego disculpe que no le dé la palabra ahora.

Con esta intervención del Secretario de Estado, damos por cerrado este punto del orden del día y agradecemos su presencia en esta Comisión.

— COMPARECENCIA DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (LLARDEN CARRATALA) PARA EXPLICAR LAS RAZONES Y LA SITUACION EN QUE SE ESTAN LLEVANDO A CABO LOS CAMBIOS LABORALES Y ADMINISTRATIVOS DEL PERSONAL DEL CITADO MINISTERIO Y SUS ORGANISMOS DEPENDIENTES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IUC. (Número de expediente 213/000725.)

El señor VICEPRESIDENTE: Señor Subsecretario, puede incorporarse a la Mesa para iniciar su comparecencia.

Vamos a iniciar el tercer punto del orden día, comparecencia del señor don Antonio Llardén Carratalá, Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, para explicar las razones y la situación en que se están llevando a cabo los cambios laborales y administrativos del personal del citado Ministerio y sus organismos dependientes.

Agradeciéndole su presencia en esta Comisión, señor Subsecretario, tiene la palabra para informar sobre el contenido de la comparecencia solicitada.

El señor SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (Llardén Carratalá): De acuerdo con la invitación que se me ha hecho, voy a intentar ser lo más conciso posible.

En los años 1993 y 1994, en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente no se llegó a acuerdo definitivo en relación con los cinco convenios colectivos que afectan al diferente personal del Ministerio. En concreto, hay un total de 11.244 personas de régimen laboral que están distribuidas o amparadas por cinco convenios diferentes, fruto a su vez de la diferente historia del Ministerio que, como bien saben, es fusión de dos ministerios que, a su vez, habían fusionado en el pasado otras competencias de la Administración. El hecho de que no se llegara a acuerdo en estos convenios fue debido fundamentalmente a que la política de congelación salarial que la Administración estableció para todos sus ministerios no hizo posible llegar a acuerdos con las organizaciones sindicales; se hicieron incrementos a cuenta y se llegó a algunos acuerdos de tipo social, pero no hubo convenio como tal.

El 15 de septiembre de 1994, la Administración en su conjunto y las organizaciones sindicales llegaron a una serie de acuerdos, a partir de los cuales se desarrollaron unas modificaciones legislativas que creaban la figura de los planes de empleo y obligaban a los ministerios a elaborar dichos planes para poder acceder a la oferta de empleo público.

blico. Estos dos motivos nos llevaron a reabrir las negociaciones con las organizaciones sindicales presentes en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, al objeto de intentar no sólo recuperar los convenios de los años 1993 y 1994 sino, en la medida de lo posible, para 1995 y años siguientes.

Finalmente, fruto de un conjunto de negociaciones, se ha llegado a un preacuerdo o protocolo de acuerdo que voy a comentar brevemente. El marco o el contexto en el cual este acuerdo se produce es, resumiendo, la existencia de dos grandes cuestiones. Por parte de la Administración, en este caso del Ministerio, la existencia de excedentes de personal en algunos centros directivos y, en cambio, necesidad de personal en otros centros directivos y, por parte de los sindicatos, una preocupación que se arrastra desde el momento en que se creó el Ministerio, que es el intento de unificar todos los convenios colectivos en uno solo que quiera amparo al conjunto de trabajadores con categoría laboral.

Fruto de la convergencia de estos dos deseos y, como digo, en el marco del acuerdo general entre la Administración y los sindicatos de septiembre de 1994, el 14 de julio de este año, de 1995, se llegó a un principio de acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas, representado por el Director General de Recursos Humanos y sus colaboradores y las organizaciones sindicales de UGT, Comisiones Obreras y CSI-CSIF. Estas tres secciones sindicales y el Ministerio llegaron a un protocolo de acuerdo cuyos puntos fundamentales son los siguientes: En primer lugar, se pactará un convenio colectivo único que sustituya a los cinco convenios actualmente existentes y que abarque o proteja a la totalidad de los 11.244 trabajadores con régimen laboral del Ministerio. Evidentemente tenemos también, como es lógico, el personal funcionario que no está afecto a esa negociación colectiva. En segundo lugar, se fijarán las condiciones para convertir al personal caminero en personal laboral. Aquí hago un inciso. El personal caminero del Ministerio tiene un estatus laboral muy específico; no es personal funcionario, pero tampoco es personal laboral. En este preacuerdo se logra esta conversión. En tercer lugar, se procederá a una reestructuración de plantillas con los siguientes criterios: se jubilará al personal laboral y caminero mayor de 62 años y se reconvertirá profesionalmente al personal excedente de carreteras para que pueda prestar servicios en las confederaciones hidrográficas, que es donde hay una serie de necesidades. El proceso además —se indica— se realizará de manera no traumática y esta reestructuración de plantillas adoptará la forma de plan de empleo.

Por tanto, en resumen, el preacuerdo al cual han llegado los sindicatos y la Administración es un acuerdo de, por una parte, formalizar en la medida de lo posible un convenio único que sustituya a los cinco convenios existentes y, por otra, elaborar un plan de empleo, de acuerdo con la normativa aprobada en su momento entre los sindicatos y la Administración, que tenga como puntos fundamentales esta jubilación del personal mayor de 62 años de determinadas categorías, el aclarar el estatus laboral del personal caminero y el de pasar excedentes de los centros donde

existe exceso, por ejemplo carreteras, a los centros donde existe necesidad.

A partir de este protocolo firmado en julio, posteriormente a las vacaciones se han iniciado ya formalmente las negociaciones de todos estos acuerdos entre el Ministerio y los sindicatos, que en este momento están en plena elaboración. En principio, si los acuerdos llegan, como yo espero, a buen término, se establecerá un convenio que no sólo abarcaría los años 1993 y 1994, sino también el año 1995 y probablemente los años 1996, 1997 y 1998, ya que la unificación de categorías con los recargos salariales, los nuevos salarios que se contemplen, se desarrollaría a lo largo de un período de tres años para poderlo administrar con mayor rigor y economía. Por otra parte, es evidente que todo este conjunto de acuerdos estará sujeto en su momento a la aprobación preceptiva que tanto el Ministerio de Economía y Hacienda como el Ministerio para las Administraciones Públicas e incluso la propia Junta Superior de Personal tienen que hacer de los acuerdos.

Por tanto, en definitiva y resumiendo, se ha firmado un protocolo entre los sindicatos y el Ministerio para resolver estos dos grandes problemas: unificación de convenios y reestructuración de excedentes y de necesidades en diferentes sitios del Ministerio. Se llegó a este acuerdo antes de verano y ahora se están desarrollando las negociaciones para —por entendernos— que le pongan letra y música a este conjunto de cuestiones. Estas negociaciones no están terminadas y, como digo, en el momento en que lleguen a su fase final deberán tener la aprobación de todos aquellos entes que la Administración ha puesto, ya que, como es sabido, el Ministerio por sí sólo no puede llegar a ningún acuerdo con sus organizaciones sindicales.

Esto es, señor Presidente, de la forma más concisa posible, la situación a la que yo creo que hace referencia la pregunta.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo solicitante de la comparecencia tiene la palabra el señor Andreu, de Izquierda Unida.

El señor **ANDREU ANDREU**: Gracias, señor Llardén, por su información, aunque he de manifestarle que la inquietud de mi Grupo Parlamentario sobre este tema excede de lo que es el mero proceso de llegar al acuerdo entre los sindicatos y la dirección del Ministerio de Obras Públicas, que nosotros deseamos que sea lo más pronto posible y en las mejores condiciones para ambas partes.

Nosotros tenemos una preocupación importante sobre cómo se utilizan los recursos humanos dentro del Ministerio de Obras Públicas, lo que afecta también al convenio de los trabajadores. Nuestra preocupación es que estos recursos humanos no estén siendo desperdiciados o que no se inicie un proceso por el que estos recursos humanos se desperdicien y que por otras vías se intente que trabajos que podrían realizar muchísimos funcionarios y trabajadores del Ministerio de Obras Públicas se realicen por servicios técnicos paralelos, servicios de asistencias técnicas que, en última instancia, supondría también un costo innecesario para las arcas públicas.

Esta es la preocupación que tiene mi Grupo Parlamentario, preocupación que quizá esté alimentada por algunas actuaciones recientes del Ministerio y por algunos ejemplos que, sin querer presumir que tienen la categoría de totalizadores de toda la actuación del Ministerio, nos llaman la atención y quisiéramos que usted nos hablara sobre estos asuntos.

Empezando por lo que usted ha planteado de la plantilla de laborales del Ministerio de Obras Públicas, según los datos que nosotros tenemos que vienen de la Dirección General de Recursos Humanos y tal y como usted dice es de aproximadamente 11.485 trabajadores. Con respecto a 1994 ha supuesto una reducción importante, ya que según los datos que tenemos han sido 567 el número de personal laboral que se ha reducido en el Ministerio de Obras Públicas, contando en estas 567 personas tanto las altas como las bajas. El resultado global es éste, que es un resultado importante. El conjunto del personal que trabaja en el Ministerio, contando funcionarios y laborales, según nuestros datos, es de 22.233 que, como usted bien ha dicho, provienen de cinco plantillas diferentes, porque este Ministerio ha sufrido un proceso de concentración de otros muchos, y pensamos que con el tiempo que ha transcurrido desde que este Ministerio se ha fusionado con otros ya es tiempo más que suficiente para que haya un único convenio. Nos parece lógico que haya un único convenio.

En cualquier caso, nos preocupa que estas reducciones de puestos de trabajo que le he contado anteriormente no se deban a unas causas justificadas, sino, por el contrario, a que se está realizando una política errónea dentro del Ministerio en lo que se refiere a la adjudicación de diversos trabajos que podían ser realizados por parte de los trabajadores del Ministerio. En ese sentido creo que ha habido un incremento bastante espectacular de estos servicios de asistencia técnica, que no sé si están justificados realmente, porque muchísimas de las labores, por ejemplo, que se están haciendo en el de mantenimiento de carreteras por parte de estos servicios eran labores que podrían haberse realizado por parte de estos camineros a los que usted ha hecho mención y por parte de otros laborales y funcionarios del Ministerio de Obras Públicas. Como botón de muestra, y por la información que se nos ha facilitado a partir de preguntas y peticiones de documentación hechas en el Congreso de los Diputados, tenemos la evolución de los contratos de asistencia técnica en la Dirección General de Carreteras, por ejemplo, en la demarcación de Aragón, y hemos comprobado cómo esos servicios han evolucionado desde 56 millones de pesetas que se gastaron en el año 1986 a 627 millones en el año 1994, es decir, una evolución realmente importante. Asimismo, hemos contrastado que existen evoluciones importantísimas en diversas confederaciones hidrográficas, lo que nos llena de preocupación, porque podemos observar cómo muchísimos de los trabajadores que vienen prestando servicios de mantenimiento y de guarda de canales, por ejemplo, pueden ser sustituidos por muchas otras contrataciones del Ministerio de Obras Públicas. También nos llama muchísimo la atención, por ejemplo, la cantidad de trabajos que se realizan en el Instituto Geográfico y los servicios técnicos contrata-

dos que, en última instancia, realizan trabajos en las propias dependencias del Ministerio de Obras Públicas, incluso utilizando material técnico del propio Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, lo que nos hace dudar seriamente sobre lo oportuno de este tipo de contrataciones, por lo que quisiéramos que usted nos aclarara con qué rigor se está realizando toda la contratación de servicios técnicos exteriores al propio Ministerio de Obras Públicas y hasta qué punto esto no está significando un desperdicio de recursos humanos en el Ministerio.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Algún Grupo desea fijar su posición?

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NUÑEZ PEREZ**: Señor Subsecretario, hemos escuchado con mucha atención su informe sobre una cuestión muy limitada, como es la posibilidad de llegar al acuerdo de un convenio único que subsuma y ordene en uno solo los convenios pendientes de renovación de los años 1993 y 1994; y también hemos tomado nota del contenido del preacuerdo. Todo eso es interesante a efectos de satisfacer la curiosidad sobre un tema puntual, como es el de los convenios que pueden afectar al personal laboral del Ministerio, y está en estrecha relación con algo que ha apuntado el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya: la utilización de los recursos humanos, con todo el planteamiento que pudiera hacerse, y yo no lo voy a hacer porque lo ha hecho él y lo hemos manifestado en algunas preguntas e iniciativas parlamentarias a lo largo de toda la legislatura, sobre el exceso de contratos de asistencia técnica que impiden una buena utilización de los funcionarios que están al servicio de ese Ministerio. Apuntamos sencillamente esto como preocupación de nuestro Grupo.

Asimismo, quisiera hacer referencia a los planes de empleo, a los que también aludió usted de pasada; planes de empleo que tienen su origen, como usted ha dicho muy bien, en la Ley 22/1993, de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 1994, que estaban hechos y regulados con carácter urgente, entre otras cosas, para provocar una reasignación de efectivos entre las distintas unidades administrativas, así como para ahorrar gasto público y reducir el déficit, porque ésas eran las justificaciones de la urgencia y del planteamiento de todas las medidas de la Ley 22/1993, de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 1994.

A raíz de su alusión a los propios planes de empleo como uno de los datos que justificarían, y me parece muy bien, un convenio único, después de reasignados los efectivos y hechos los planes de empleo, yo le preguntaría: ¿cuántos planes de empleo ha sido capaz de hacer el Ministerio desde que, con carácter urgente, se aprobó la Ley 22/1993? ¿Cuántos tiene aprobados para su preparación? ¿A qué organismos afectan? ¿Podría ver alguno la luz en el año 1996? Son preguntas, repito, que tienen mucho que ver con la necesidad de un convenio único que sea eficaz en su aplicación para los distintos organismos del Ministerio y, sobre todo, para los distintos funcionarios.

También aludía el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, muy bien por cierto, a las reducciones del personal laboral habidas este año. En los datos que tenemos aquí vemos que se ha reducido en cerca de 600 personas. ¿En razón de qué y por qué? A nosotros nos recuerda un tema, al que nadie ha aludido pero en el que voy a detenerme, con permiso del señor Presidente, durante un par de minutos, y es el tema de la funcionarización del personal laboral que ocupa puestos reservados a los funcionarios.

Cuando, con el portavoz de mi Grupo, don Jesús Posada, hablábamos ayer de esta comparecencia, que está solicitada para que el señor Subsecretario informe sobre las razones y la situación con que se están llevando a cabo los cambios laborales y administrativos del personal del MOPTMA, pensábamos que uno de los temas a considerar era el de la funcionarización, y en su informe nada se ha dicho, repito, sobre el personal de su Ministerio que es contratado laboral y que desempeña puestos de trabajo que, según la sentencia 99/1987, del Tribunal Constitucional, han de ser ocupados por funcionarios. Repito, no voy a plantear aquí todos los problemas que sugiere la funcionarización del personal laboral ni la forma en que se está llevando a cabo, puesto que tuvimos ocasión de hacerlo en los Plenos de esta Cámara de los días 5 y 25 de abril del presente año, y créame que cinco convocatorias de su Ministerio nos sirvieron de ejemplo de lo que no se debe hacer. En aquellos «Diarios de Sesiones» figuran los datos y cifras, los aspectos sustantivos y adjetivos de la cuestión y las posiciones de los distintos grupos parlamentarios. Hoy nos vamos a limitar a recordar la situación de estos contratados laborales en su Ministerio, para preguntarle, señor Subsecretario, si han variado las cosas y si se han corregido o se van a corregir los errores cometidos en la funcionarización que hasta ahora se ha llevado a cabo.

Como usted sabe, señor Subsecretario, según datos facilitados por el Gobierno a preguntas formuladas por este Diputado, existen en los ministerios y en sus organismos autónomos 124.216 contratados laborales, sin contar los de la Agencia Tributaria y otros pequeños supuestos, de los cuales, 7.467 correspondían, el día en que se nos contestó a la pregunta, al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y 5.782 a sus organismos autónomos. De todos ellos —tengo aquí la respuesta del Gobierno—, desempeñan trabajos de funcionarios 20.435, sin contar, repito, los de la Agencia Tributaria, y de ellos, 937 corresponden al Ministerio del que es usted digno Subsecretario, y estarían en los grupos A, B y parte del C. Pues bien, para ellos convocaron ustedes plazas afectadas por el artículo 15 de la Ley 30/1984, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, modificada por la Ley 23/1988, en ejecución de la sentencia del Tribunal Constitucional, que, si mal no recuerdo, son 632, es decir, 194 para técnicos facultativos superiores; 40 para técnicos facultativos superiores de organismos autónomos... No voy a cansarles con la relación. Aquí están las distintas convocatorias, que son cinco, y que, en total, suman 632 plazas, cantidad que coincide justamente con la reducción del personal laboral a la que hacía referencia el portavoz de Izquierda Unida-

Iniciativa per Catalunya. Faltarían, por tanto, 35 plazas para convocar en los que tienen que ser funcionarizados. El Grupo Popular, por supuesto, no se opone a la funcionarización de los laborales, sino a que la funcionarización se esté haciendo contraviniendo la normativa vigente y los principios constitucionales de mérito, capacidad e igualdad, que son los que debe respetar cualquier modelo de función pública.

Se nos dice que las convocatorias tratan de cumplir precisamente la doctrina del Tribunal Constitucional, pero está claro que ése es un modo de utilización distorsionada de la sentencia. El Tribunal Constitucional, lo sabe muy bien el señor Subsecretario, se limita a declarar la inconstitucionalidad y la consiguiente nulidad de la disposición mediante la cual el Gobierno se permitió abusar de las contrataciones laborales para el desempeño de puestos que deberían estar reservados a los funcionarios.

Ante esta situación, cabían dos opciones: rescindir los contratos laborales o funcionarizar a los laborales. Ustedes optaron por esta última y, repito, nos parece bien la decisión, pero lo han hecho mal, y lo que han hecho mal, nos parece mal. Con el propósito, creemos, de consolidar y mantener situaciones de irregularidad, hicieron del proceso de funcionarización una chapuza —permítame que lo diga así—, desde el punto de vista técnico-jurídico e incluso político, que ha sido recurrida en varias ocasiones. La chapuza se la permite el acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de marzo de 1991 que incrementa las ventajas y privilegios de los laborales, y no sólo en cuanto a las fórmulas de acceso a la Función pública, exigiendo un nivel mínimo de conocimientos. Aquí tengo el temario de las cinco convocatorias: son 10 temas para titulados superiores, seis temas para titulados de grado medio, 14 temas para técnicos facultativos superiores de organismos autónomos del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones para la escala correspondiente, que no se compadecen con la calidad y cantidad de conocimientos que se exigen para los que, desde la calle, pretenden ingresar en esas escalas de la Función pública. Además, en ese acuerdo, y termino, señor Presidente, se garantiza a los laborales que se van a funcionarizar el nivel de retribuciones, permitiendo que los laborales mantengan la plaza aunque suspendan los exámenes repetidas veces, para lo cual, algunas de las órdenes de convocatoria de su Ministerio contienen la expresa prohibición de que las plazas no cubiertas sean acumuladas a otros sistemas de acceso, etcétera.

La conculcación de los mencionados principios de igualdad, capacidad y mérito afecta a intereses legítimos y directos de un gran número de funcionarios y de ciudadanos que, desde la calle, pretenden acceder a la Función pública. Ello ha dado lugar a una sistemática impugnación ante los tribunales, no sólo de las correspondientes órdenes de convocatoria, sino del propio acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de marzo de 1991.

A las irregularidades se añade la incertidumbre, y aquí viene nuestra pregunta, señor Subsecretario, acerca del resultado y del destino final del proceso de funcionarización y, sobre todo, de la situación en la Función pública y en su Ministerio, de los que han aprobado las oposiciones. ¿Qué

ocurrirá, señor Subsecretario, si los recursos presentados —27 hasta la fecha— obtienen una resolución favorable y se declara la nulidad de las convocatorias? Y como aún quedan laborales sin funcionarizar, le repito la pregunta: ¿Para ellos mantendrán ustedes la misma calidad de convocatoria que para los anteriores, o simplemente las convocatorias se han paralizado porque han hecho ustedes un loable ejercicio de reflexión para corregir el tiro y esperar a que los planes de empleo digan las necesidades de personal laboral y personal que tiene que funcionarizarse, datos que son previos a cualquier decisión de esta naturaleza?

Termino, haciéndole una última pregunta: ¿Qué criterios se han seguido, señor Subsecretario, para la elaboración de las relaciones de puestos de personal laboral y para la adscripción de los mismos a los diferentes cuerpos y escalas funcionariales?

Ya sé, señor Subsecretario, que la pregunta, a lo mejor, se interpretó limitada al tema del convenio, pero al hablar de la situación de todo el personal laboral que estaba en una situación que afecta, como es lógico, a la preocupación que ha movido la iniciativa de Izquierda Unida, que es saber cómo vamos a utilizar los recursos humanos, en cualquier situación jurídica, que estén prestando servicios en el Ministerio, me he permitido apuntar estas reflexiones que, si ahora no son objeto de respuesta, pudieran serlo en otra convocatoria.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para contestar a los comentarios y preguntas que han formulado los portavoces, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Efectivamente, como indica el señor Núñez, el alcance que le había dado a la comparecencia estaba centrado, casi, fundamentalmente en el tema de la negociación. No obstante, creo que hay alguna cuestión que sí puedo aclararle en este momento.

Al Diputado señor Andreu quiero decirle, en primer lugar, que los datos que he dado se referían al conjunto del personal laboral del Ministerio y de sus organismos autónomos, con la excepción de Correos, que, como bien saben, tiene un régimen laboral independiente.

En cuanto a la preocupación que tiene el señor Andreu, quiero decirle, en primer lugar, que esta reducción de personal a la que ha hecho alusión (no tengo aquí las cifras, pero supongo que deben ser ésas), se debe básicamente a dos aspectos: uno —y lo ha comentado el señor Núñez—, al proceso de funcionarización, al que me voy a referir después, y otro, a que con la congelación de plantillas que la Administración Pública, en general, ha hecho en los últimos tres años, en el Ministerio hemos tenido una oferta pública de empleo muy reducida y muy específica para determinados puestos y, por tanto, con carácter general, aquellas personas que se han jubilado no han sido sustituidas. Ambos motivos hacen que el conjunto del Ministerio, no ya del personal laboral, sino del personal laboral más el personal funcionario, la suma-resta de altas y bajas sea de disminución de plantilla en su conjunto. Ahora bien, entre

colectivos ha habido un trasvase de personal laboral a personal funcionario, a través del proceso de funcionarización al que después me referiré.

En cuanto a la preocupación de fondo que indica el Diputado señor Andreu, tengo que decirle que, con carácter general, el comentario que yo he hecho sobre la preocupación de redistribuir personal sobrante en un sitio y necesario en otro, es sincero y creemos que lo estamos haciendo con rigor. La prueba es que los propios sindicatos han aceptado este preacuerdo y lo están negociando. Lo cual no quiere decir que no pueda haber casos concretos donde habría que ver con mayor detalle si la asignación de recursos es la correcta o no. Pero, repito, entiendo que, con carácter general, esto se está haciendo de forma correcta.

Sobre el tema que me cita de conservación de carreteras, aunque probablemente el Director General de Carreteras podría contestarle con mayor precisión técnica que yo, entiendo que el problema fundamental que hay es que los nuevos sistemas de conservación integral que se están haciendo, especialmente en las autovías y en la red de alta capacidad, implican un conjunto de necesidades, de formación, de maquinaria, y de todo tipo de cosas a realizar, que queda fuera del posible ámbito de lo que eran las antiguas funciones del personal caminero, que realizaba unas funciones de mantenimiento de muy diferente nivel. No obstante, insisto, en este tema yo no soy la persona que tiene la mayor información para contestar. Es cierto que en confederaciones hidrográficas nos falta personal y parte de lo que queremos hacer es precisamente reconvertir personal sobrante en algunos sitios a personal de guarda en canales, presas, etcétera.

El problema de las asistencias técnicas, también con carácter general, sin entrar en detalles concretos, para los que no venía preparado, es un problema, por decirlo de alguna forma, no tanto del personal laboral como del personal funcionario, en la medida en que el personal laboral que queda en el Ministerio, en términos generales, suele realizar más bien funciones de carácter medio o bajo, mientras que el tipo de asistencia técnica general que tiene el Ministerio es de funciones de carácter más superior. Por tanto, este debate, que no rehúyo, pero que no venía pensando en él, sería motivo de otra discusión más ligada al tema del personal superior del Ministerio.

En conclusión, las necesidades o excedentes de plantilla que se contemplan en este preacuerdo y que se están negociando, con carácter general, creo que son perfectamente rigurosas y son conocidas por el conjunto de trabajadores del Ministerio. La prueba es, repito, que se está negociando conjuntamente con los sindicatos el poder eliminarlas de una forma no traumática.

El Diputado señor Núñez también hacía referencia a estos temas, pero entraba en concreto en el tema de funcionarización. Sobre el tema de funcionarización querría decir una cosa, para bien o para mal: todos los aspectos relativos a la funcionarización, por decirlo de alguna forma, son un poco ajenos al Ministerio en sí, forman parte ya de una normativa general del conjunto de la Administración, que se deriva de una sentencia del Tribunal Constitucional y de un acuerdo del Consejo de Ministros que, por decirlo

de forma gráfica, es incluso anterior a mi propio nombramiento como Subsecretario. Por tanto, el Ministerio ahí ha aplicado, en principio, rigurosamente, la normativa general que el Ministerio para las Administraciones Públicas nos ha dado para los procesos de funcionarización. Con ello quiero decir que, aunque podríamos debatir ahora si esto se ha hecho correctamente o no, desde el ámbito del Ministerio pensamos que lo hemos hecho correctamente y, en cualquier caso, siguiendo por descontado las directrices del Ministerio para las Administraciones Públicas. No es que el Ministerio haya hecho un proceso de funcionarización propio o específico a su aire.

En concreto, del personal que estaba en condiciones de funcionarizarse, las oposiciones de los niveles A y B han sido las que el Ministerio ha estado autorizado a convocar por su cuenta. Hablo de memoria, pero creo que son esas seiscientas y pico personas que han pasado unos procesos de exámenes y que se han funcionarizado.

No está en manos del Ministerio realizar este proceso para el personal de nivel C, ya que el Ministerio para las Administraciones Públicas, y sigo hablando de memoria, acordó que lo haría con carácter general el propio Ministerio para las Administraciones Públicas para el conjunto de la Administración. Esto es lo que explica por qué en nuestro Ministerio hemos resuelto ya una buena parte del problema de funcionarización, pero queda un remanente de niveles inferiores y ya no está en manos del Ministerio el realizar las pruebas oportunas.

Como le digo al señor Diputado, entiendo que el Ministerio ha seguido rigurosísimamente los criterios que ha establecido el Ministerio para las Administraciones Públicas y, en todo caso, otro debate sería —que reconozco que se me escapa un poco, porque no soy especialista—, si el proceso de funcionarización es el debido. Ya sé que es un tema de largo alcance, de amplio debate en esta Cámara y del que tengo que decir como Subsecretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que lo hemos aplicado siguiendo las directrices del Ministerio para las Administraciones Públicas. Hemos intentado resolverlo con celeridad, para no tener los problemas a los cuales aludía. En cuanto a los recursos, no le puedo decir qué va a pasar.

El Ministerio entiende que, siguiendo las directrices del Ministerio para las Administraciones Públicas, lo hemos hecho correctamente y, por tanto, este personal funcionario no tendrá por qué tener problemas porque una eventual sentencia dijera lo contrario, pero más no puedo decir.

En cuanto a cómo se ha reasignado ese personal, en principio se ha intentado coger las RPT de los centros directivos que ya teníamos y viendo las necesidades en cada sitio, hemos intentado adaptar lo más rápidamente posible unos laborales de unos sitios a otros.

Hacía referencia también el señor Núñez a los planes de empleo. El Ministerio ha subsumido en un único gran plan de empleo todo este personal laboral, estas once mil personas, y es lo que estamos negociando con los sindicatos. Si el plan no está aprobado es porque necesita del acuerdo con las organizaciones sindicales para llevarlo adelante, si no, el Ministerio, a lo mejor, hubiera hecho un plan por su cuenta, pero no es el caso. El Ministerio entiende que si estas negociaciones que hemos iniciado llegan a buen término —creo que sí—, tendremos un plan formal de empleo que nos permita reestructurar, sin traumatismos, este conjunto del personal del Ministerio, que, como bien decíamos, viene de cinco ministerios diferentes.

No obstante, tanto al Diputado señor Núñez como al Diputado señor Andreu, me ofrezco a hacerles llegar por escrito, sobre esta segunda parte de mi intervención de la que no traía datos, un resumen de cuál ha sido el proceso de funcionarización, qué puestos de trabajo se han involucrado en ellos y, en definitiva, cómo está esta cuestión.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Le agradecería que esa información la remitiera a la Presidencia de la Comisión y nosotros la haremos llegar a los portavoces de los grupos.

Gracias por su comparecencia y damos por concluida su intervención en esta Comisión.

Ruego a los portavoces de los grupos y a los miembros de la Mesa que esperen porque iniciamos ahora la reunión de Mesa y Junta de Portavoces de la Comisión.

Se levanta la sesión.

Era la una y veinte 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