



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 1994

V Legislatura

Núm. 32

PARA LAS COMUNIDADES EUROPEAS

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIX PONS IRAZAZABAL,
PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Sesión núm. 9

**celebrada el martes, 3 de mayo de 1994, en el Palacio
del Congreso de los Diputados**

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Borrell Fontelles), para informar sobre redes de transportes e infraestructuras (políticas derivadas del Libro Blanco). A solicitud de la Mesa y portavoces de la Comisión en su sesión del día 6 de abril de 1994. (Número de expediente Congreso 213/000290 y número de expediente Senado 711/000057.)

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS** (Pons Irazazábal): Se abre la sesión.

Antes de iniciar el tratamiento del punto del orden del día, en coherencia con mi presencia en este acto como Presidente de esta Comisión, quiero expresar mi gratitud personal al anterior Presidente, don Marcelino Oreja, que la ha presidido en esta legislatura por delegación expresa de

la Presidencia, según establece la norma que regula esta Comisión; y estoy seguro de que no sólo personalmente esta delegación ha sido correspondida con una actuación que puede haber dejado satisfecho al delegante, sino que ha sido una actuación a satisfacción de la propia Comisión, que ha puesto a contribución de su trabajo su experiencia y su talante que, por otra parte, creo que tiene algo que ver con la responsabilidad con que ha sido encargado don Marcelino Oreja. Estoy seguro también de asumir el sentir de SS. SS. si dejo constancia expresa de los deseos de la

Comisión del mayor éxito en su responsabilidad como Comisario de la Comisión de la Unión Europea.

El punto del orden del día es la comparecencia del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para informar sobre redes de transportes e infraestructuras, políticas derivadas del libro blanco. Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Se trata de informar sobre el trabajo que vienen desarrollando los dos grupos creados después del libro blanco en torno a las actividades de dos comisarios que centran el desarrollo del libro blanco, comisario Bange-mann, responsable de la política de comunicaciones, y comisario Christophersen, responsable de la política de infraestructuras. Podríamos hacer disquisiciones semánticas de hasta qué punto las infraestructuras de comunicaciones no deberían ser consideradas también infraestructuras. El hecho es que están divididas en dos grupos distintos. Voy a referirme sucesivamente a cada uno de ellos.

No creo necesario recordar a SS. SS. la génesis del libro blanco, su preocupación por el impulso del mercado interior, a la cohesión económica y social, a hacer frente a la grave crisis económica que está sufriendo Europa, que en buena medida es una crisis de recesión coyuntural, como consecuencia de una caída de la actividad y de la demanda y, en particular, de la actividad inversora, y el capítulo III del libro blanco en el que se concede a las redes transeuropeas un destacado protagonismo para impulsar el crecimiento económico y combatir el desempleo.

En ese libro se indican las necesidades y las disponibilidades de financiación para ejecutar esas grandes redes transeuropeas, en un cierto keynesianismo a escala continental, donde a la vez que se trata de impulsar la actividad inversora, como motor del crecimiento, se pretende orientar esa actividad hacia redes que afectan al territorio de más de un Estado, que afecten simultáneamente a varios Estados como un elemento de vertebración del espacio físico europeo.

En el capítulo III de ese libro se evalúan las necesidades de inversión hasta el año 1999 en 220.000 mecus, de los que estima la Unión Europea que podría movilizar 90.000, incluyendo las aportaciones de los Estados miembros.

En consecuencia, ante este desfase entre objetivos y necesidades, ocurre un poco como sucede en el diseño del plan director de infraestructuras, que ha elaborado recientemente el Gobierno. Se evalúan las necesidades, se cuantifican los recursos presupuestarios y se analiza la posibilidad de movilizar otras fuentes de recursos con origen privado para cubrir esta diferencia que se entiende que los presupuestos nacionales no podrán financiar.

Ya en el libro blanco se estableció una lista indicativa de 26 proyectos que la Comisión había seleccionado de acuerdo con un conjunto de criterios que SS. SS. conocen. Esa lista tenía un carácter indicativo, puesto que se había elaborado sin consultas previas a los Estados miembros, y totalizaba una inversión cercana a los 82.000 mecus. La

programación prevista para la ejecución de estas obras superaba, en todo caso, ampliamente el año 1999 y, por lo tanto, no se puede comparar homogéneamente con la cifra anteriormente señalada que tenía este horizonte temporal.

Dentro de estos 26 proyectos ya recogidos en el libro blanco, a nuestro país le afectaban básicamente tres de ellos: la alta velocidad ferroviaria Madrid-Barcelona-Perpiñán, con un coste de 6.800 mecus; la construcción de infraestructuras y equipamientos para los ejes de transporte combinado Irún-Madrid-Barcelona-Algeciras y las variantes urbanas sobre estos corredores; y, en tercer lugar, la autopista Valladolid-Lisboa, que afectaba a España y a Portugal, con un coste estimado de 2.000 mecus.

Además, había otros proyectos que afectaban a todos los Estados miembros y, por tanto, también a nosotros, como eran los sistemas de gestión de tráfico por carretera, la aplicación de la telemática y los desarrollos modernos de las telecomunicaciones al sistema de control de tráfico, la gestión del tráfico aéreo en Europa (para superar la división que actualmente sufrimos en espacios aéreos nacionales de muy difícil interconexión, donde se pensaba que era necesario invertir más de 8.000 mecus) y, finalmente, un sistema de gestión de tráfico en las aguas europeas para prevenir los accidentes y la polución marítima.

A la vista de este documento, el Consejo Europeo, en Bruselas, en diciembre de 1993, decidió crear un grupo de representantes personales de los jefes de Estado y de Gobierno que presidiría el Vicepresidente de la Comisión Europea, señor Christophersen, para analizar la realización de estas grandes redes.

El grupo Christophersen, que así se le denomina, tiene por objetivo identificar los proyectos más importantes y, textualmente, facilitar su rápida realización. Esto implica estudiar los obstáculos que se oponen a llevar a cabo estos proyectos y de qué forma pueden superarse. Los obstáculos más importantes en esta clase de problemas son siempre los financieros, y por eso el Consejo Europeo determinó que el Consejo Ecofin, junto con la Comisión y con el Banco Europeo de Inversiones, estudiaran de qué forma se podrían movilizar los recursos necesarios del sector privado para financiar estas actuaciones. Este grupo asiste a la Comisión, identificando los proyectos de red transeuropea para definir prioridades. Este grupo se ha reunido cuatro veces y, como consecuencia de sus trabajos, la lista ha sido modificada en función de las aportaciones que han efectuado los Estados miembros, y es de esperar que siga siendo modificada en las sucesivas reuniones del grupo, porque la posición de los distintos países cambia de una reunión a otra. En este grupo, España está representada por el Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, señor Zaragoza, que asiste, insisto, en calidad de representante personal del Presidente del Gobierno. Los demás países están representados fundamentalmente a través del Ministerio de Economía y Hacienda, con la única excepción de España, que está representada a través del Secretario de Estado de Política Territorial, y de Francia, que está representada por su Embajador permanente.

¿Cuál ha sido nuestra posición en el grupo Christophersen? Para informar con toda transparencia y profundidad a SS. SS., distinguiría tres etapas en función del desarrollo de las distintas reuniones. La primera etapa coincide con la génesis del libro blanco, que destinaba aproximadamente el 10 por ciento de la financiación total para España, e incluía los tres proyectos indicados.

España presentó una lista complementaria de proyectos que se podrían resumir de la siguiente forma: en ferrocarriles, presentamos el proyecto de alta velocidad por la fachada mediterránea y también por la fachada atlántica, concretamente la línea Madrid-Valladolid-Burgos-País Vasco-frontera francesa, del que es pieza fundamental la variante de Valladolid y el túnel ferroviario del Guadarrama.

En carreteras, indicamos que, aparte de la conexión este-oeste Lisboa-Valladolid, estábamos también muy interesados en la conexión desde el norte de África, Algeciras-Málaga, con el norte de España, el eje Estepona-Málaga-Madrid-Guadalajara-Tudela-Irún, y el eje Valencia-Zaragoza-Huesca-Burdeos.

En aeropuertos, planteamos la gran operación del aeropuerto transoceánico de Madrid-Barajas, al que pretendemos convertir en el gran «hub» intercontinental europeo.

En transporte combinado, presentamos una serie de plataformas logísticas de gran interés estratégico para el transporte de mercancías; y, finalmente, un proyecto de gestión de tráfico aéreo y el proyecto transporte multimodal que se ha firmado recientemente en el acuerdo para desarrollar el eje del Llobregat.

Todos presentamos más proyectos que los inicialmente considerados en el libro blanco, y al acabar esta primera etapa, digamos, de ampliación, iniciamos una segunda etapa, donde algunos países prefirieron claramente empujar un número reducido de proyectos en lugar de ampliar la lista. Finalmente, ese grupo llegó al acuerdo de establecer nuevos criterios de selección para acabar en una lista más restringida.

La Comisión presentó un documento consolidado —así le llamó—, donde las objeciones de los distintos países habían sido catalogadas y homogeneizadas, y propuso establecer tres grupos de proyectos en base a su nivel de maduración.

En el primer grupo se incluyeron nueve proyectos, dos de los cuales estaban destinados a España; el AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa y la autopista Lisboa-Valladolid. En el segundo grupo, de seis proyectos, aparecía únicamente uno de transporte combinado, que nos interesaba a España, Alemania, Francia e Italia. Finalmente en el grupo de los ocho proyectos aparecía Madrid Barajas.

Presentado este documento por la comisión, en las sucesivas reuniones del grupo de representantes personales se restringió aún más la lista de proyectos. La propuesta formal española, en coherencia con el sentir general de los distintos países, consistió en reducir la lista de proyectos, incluyendo las dos líneas de alta velocidad —Madrid-Barcelona-frontera francesa y Madrid-Valladolid-País Vasco por Irún— dentro de los proyectos claramente prioritarios. En un segundo eje de prioridades, el eje Valencia-Teruel-

Zaragoza-Somport y su continuación hacia Burdeos, que encuentra serias dificultades por parte del gobierno francés. Para España, la autopista Lisboa-Valladolid hemos considerado que no era especialmente prioritaria. Lo era más para Portugal que para nosotros. No se eliminó de la lista de proyectos, pero tampoco se apoyó expresamente. Mantuvimos como estrategia que fuera Portugal quien apoyase el proyecto, algo parecido a lo que hace Francia con nosotros en el eje Burdeos-Toulouse.

En esta tercera etapa la presidencia del grupo se comprometió a elaborar un nuevo documento consolidado que incluyera las indicaciones que cada representante había formulado. Nosotros, además, mantuvimos un conjunto de criterios, que creo son de interés para SS. SS. En primer lugar, que deberían facilitarse encuentros bilaterales con la Comisión para salvar las posibles disparidades que existen entre países con proyectos comunes. Tal es el caso en particular de la alta velocidad entre España y Francia, donde hemos de coordinar los calendarios de los dos países, porque si bien es verdad que Francia tiene previsto llegar a Montpellier en torno al año 2000-2005, su continuación hasta la frontera hispano-francesa depende no tanto de su interés, que no existe en exceso, sino de su catalogación como proyecto pan europeo. Y algo parecido nos pasa con el túnel de Somport. También pedimos que se incluyesen proyectos medioambientales en el sentido de los tejidos verdes que España puede ofrecer a Europa, recuperando nuestras cañadas y viejas líneas de tren, tratándose de convertir en infraestructuras de transporte ultramodernas, sino en infraestructuras de recuperación de espacios naturales y de una movilidad asociada al turismo y al ocio.

Los representantes manifestaron su sospecha ante el hecho de que el Grupo Christophersen no hubiese analizado todavía lo que la iniciativa privada podía aportar a esos proyectos y se apoyó la conveniencia de pulsar la opinión de las entidades financieras, convocando concursos tentativos para analizar la profundidad del interés de la iniciativa privada en participar en estos proyectos.

También se presentaron nuevas listas relativas al sector energético, donde había siete proyectos: tres eléctricos y cuatro de conducción por gas.

Particular importancia tiene para nosotros la posición manifestada por Francia en relación a las conexiones de alta velocidad española. Como ustedes saben, hay acuerdos firmados por los gobiernos español y francés en sucesivas cumbres —la Cumbre de Albí y la Cumbre de Toledo—, donde ambos gobiernos se comprometen a impulsar esta conexión ferroviaria; conexión que depende críticamente de la construcción de un túnel situado prácticamente todo él en territorio francés, que, en principio, correspondería, por lo tanto, ejecutar a Francia pero, dado el interés compartido que tenemos en esta obra, aceptamos financiarla a partes iguales.

Insistimos en que nosotros no estamos proponiendo únicamente una conexión ferroviaria de alta velocidad entre Barcelona-frontera-Montpellier, sino una conexión desde Madrid-Mediterráneo-arco de Lyon y valle del Ródano; que no se nos puede hablar únicamente de los 150

kilómetros que separan Barcelona de la frontera, sino de la conexión integral Madrid-Zaragoza-válle del Ebro-Cataluña-Pirineos; que cualquier disparidad de criterios entre España y Francia sobre los calendarios, no era sino una cuestión hasta cierto punto accesoria, puesto que afectaba a uno de los tramos de un gran proyecto y que nosotros estábamos trabajando ya en los proyectos necesarios para acometer tanto el tramo Zaragoza-Lérida, una pieza estratégicamente importante del recorrido total, porque sirve a la vez a la conexión País Vasco-Cataluña y Cataluña-Madrid, como con las conexiones de la Y vasca que, a su vez, sería parte de una cadena que, junto con la variante de Valladolid y el túnel del Guadarrama, articularía el territorio español a través de dos conexiones con Europa.

Las expectativas del grupo en cuanto a la identificación concreta de proyectos en las áreas de transporte y de la energía, creo, señorías, que han sido ampliamente superadas, pero no se ha avanzado gran cosa en el asunto de la financiación. Es evidente que determinados proyectos únicamente podrán ser realizados mediante combinaciones óptimas de capital público y capital privado y a través del desarrollo de nuevos sistemas financieros que proyecten la inversión en plazos muy largos; que no podemos seguir pensando que inversiones de esta naturaleza puedan ser financiadas en diez ni siquiera en veinte años y que tenemos que trabajar con escenarios financieros que desbordan las prácticas utilizadas hasta ahora.

Una conexión ferroviaria de alta velocidad atravesando los Alpes, con túneles de hasta 50 kilómetros, que colocase el norte de Italia a tiro de piedra del sur alemán, no puede ni concebirse por su extraordinario coste sino en períodos de amortización y, por tanto, de financiación, cercanos a los 50 años, y eso es algo que trastoca los mercados financieros que habían estado trabajando con la vista puesta en el corto plazo. Por eso, parecía evidente que era necesario que los responsables financieros se pronunciaran sobre los trabajos llevados a cabo por el grupo Christophersen, y, en este sentido, en la última reunión celebrada con los Ministros de Economía y Hacienda en Corfú —no recuerdo si fue en Corfú, pero, en todo caso, en Grecia—, no hubo un entusiasmo delirante por parte de los Ministros de Economía y Hacienda para decidir qué mecanismos complementarios podrían movilizarse al servicio de la plasmación de los proyectos que Christophersen y sus colaboradores habían ido diseñando; más bien, el planteamiento fue el de decir: Esto es muy interesante: sin duda alguna, hay que acometer estas obras, pero, de momento, la estabilidad financiera prima sobre otras circunstancias; en el Presupuesto comunitario hay lo que hay, no está previsto que haya más ni por aportaciones directas, ni por préstamos privilegiados, ni por operaciones financieras de mayor calado, invitando al grupo Christophersen a que siguiera trabajando en la definición de los costes de estos proyectos.

El señor Christophersen presentará los días 24 y 25 de junio próximos esta vez seguro que en Corfú al Consejo Europeo el informe final resultante de los trabajos que ha venido efectuando su grupo y que continuará a esta fecha. Creo que será en esa reunión donde los asuntos financieros

tendrán que ser debatidos, para impulsar los trabajos de un grupo que, por su propia naturaleza, no pueden decidir lo que corresponde a los Ministros de Economía y Hacienda.

Los proyectos han sido escogidos a través de un conjunto de criterios, como su escala excepcional, que no deben afectar a un solo país miembro, que desarrollen redes de transporte combinado en varios países a la vez, que impliquen un desarrollo tecnológico específico, y esto es especialmente importante para los trenes de alta velocidad, porque en este momento empieza ya a tomar cuerpo la idea de que los futuros trenes de alta velocidad no serán trenes rueda-raíl, del tipo que acabamos de construir en España, sino que, muy posiblemente, serán ya trenes de levitación magnética que puedan alcanzar velocidades cercanas a los 400 kilómetros por hora, con aceleraciones muy rápidas y muy adecuados para comunicar zonas a distancias de 300 kilómetros e intensamente pobladas, como es la comunicación, por ejemplo, Berlín-Munich o Berlín-Hamburgo, es decir, típicas de los corredores del Rin y del Ródano. Posiblemente, eso nos inducirá un cierto grado de reflexión para conocer si nuestros proyectos ferroviarios deben seguir siendo concebidos en base a la tecnología raíl-rueda con motores de alto voltaje, pero que a fin de cuentas no son más que un tren convencional con mayor potencia de tracción, o si deberíamos estar atentos a la evolución de lo que esta mañana mismo el Ministro alemán de Transportes, en visita a Madrid para preparar la presidencia alemana, me indicaba ya que está en fase a punto de superar lo experimental, y decía que la conexión Hamburgo-Berlín puede ser construida con trenes de levitación magnética capaces de alcanzar los 400 kilómetros por hora.

Hay una aportación de capital privado, atraído por una rentabilidad suficiente, lo cual está asociado con las características físicas del relieve por donde debe discurrir el proyecto y de la demanda potencial, que a su vez depende de la distribución de la población y de la densidad de los intercambios, y una madurez suficiente para que el proyecto se pueda llevar a cabo con celeridad. Aquí nos encontramos, como suele ocurrir con estas cosas, en el temor que tienen los responsables técnicos de que la madurez técnica todavía no sea la adecuada y que algunos de estos proyectos no dispongan de una fase ejecutiva suficientemente rápida para poder absorber, si así fuera posible, los recursos disponibles.

El Grupo Christophersen ha elaborado un conjunto de proyectos prioritarios, que serán, insisto, transmitidos al Consejo Europeo de Corfú, clasificados en función de la madurez técnica y tecnológica de los mismos, y así ha listado los proyectos que pueden iniciarse en el plazo de dos años. Aquí está el tren de alta velocidad en el eje del Brenner, el tren de alta velocidad Bruselas-Colonia-Amsterdam-Inglatera, los trenes Madrid-Barcelona-Perpiñán y Madrid-Vitoria-Dax, en los que de todas maneras tenemos problemas de priorización con respecto a nuestros vecinos franceses, que no piensan extender la alta velocidad desde Burdeos hasta Dax y hasta Hendaya en un horizonte previsible. Para ellos en este momento sigue siendo prioritario el París-Estrasburgo, y para ir más al sur de Montpellier

tendremos que firmar un convenio internacional como el que hicimos con el túnel de Somport; un conjunto de trenes de alta velocidad hacia el este, donde Alemania tiene especial interés, en particular desde Estrasburgo hacia Karlsruhe y desde Munich hasta Nüremberg, articulando los territorios de las dos Alemanias unificadas; una lista con la que no quiero aburrir a SS. SS. en su detalle completo. Simplemente quiero señalarles que nosotros hemos inscrito en esta lista las dos conexiones europeas por alta velocidad por el Atlántico y el Mediterráneo, con distintas prioridades según las que tienen nuestros vecinos franceses. Hemos inscrito también la autopista Lisboa-Valladolid y un conjunto de proyectos de transporte combinado, además del corredor por carretera Valencia-Zaragoza-Somport, que necesita de un examen complementario desde la perspectiva francesa para analizar su impacto ambiental en la vertiente norte de los Pirineos.

En resumidas cuentas, podemos decir que España está bien colocada en los resultados del grupo Christophersen, porque los proyectos que hemos inscrito entre los seleccionados superan con mucho la posibilidad técnico-financiera que permitan los programas comunitarios en la hipótesis más optimista sobre cuál será esta dimensión financiera. Estamos a la espera de que los Ministros de Economía y Hacienda analicen de qué manera encajar el coste de estos proyectos en los escenarios presupuestarios de la Comunidad, de los Estados miembros, y en los mecanismos de incentivos de la participación privada en los mismos.

Al mismo tiempo, la Comisión decidió crear también un grupo asesor del comisario Bangemann en materia de telecomunicaciones para analizar lo que se ha venido en llamar las autopistas de la información, una denominación muy mediática que ha tenido un gran éxito de público, cuyo contenido está todavía por desvelar, pero que ha movilizado la imaginación y la opinión haciéndolo uno de los titulares de la prensa mundial. Es una denominación extraña de la escuela de pensamiento de los hombres que han impulsado en Estados Unidos una intervención activa del poder público en el campo de las infraestructuras y que se trata de trasplantar a Europa en el contexto diseñado por el libro blanco.

El equipo de trabajo que asesora tiene por parte española dos representantes que eligió el comisario Bangemann, atendiendo nuestras sugerencias; uno de ellos es el Alcalde de Barcelona, don Pascual Maragall, y el otro es el Presidente de la Compañía Telefónica de España, don Cándido Velázquez-Gaztelu.

Las infraestructuras en el ámbito de la información requieren, previamente a mi entender, planificar algunos aspectos que ya estaban contemplados en el libro blanco de Delors. Saben SS. SS. que ese libro concede una importancia estratégica a las telecomunicaciones, dice que sobre ellas descansa buena parte de nuestra competitividad y el crecimiento del futuro y se habla de la evolución hacia la sociedad europea de la información, diciendo que el principal obstáculo para ella es la carencia, a nivel continental, de redes de telecomunicación transeuropeas. Es decir, cada país ha crecido dentro de sus fronteras, no existen redes de telecomunicación transeuropeas, creyéndose necesario

abordar el desarrollo de servicios como el correo electrónico y determinadas actuaciones telemáticas, como, por ejemplo, el intercambio de información entre las distintas administraciones, entre universidades, entre institutos y entre hospitales, lo que se llama la telemedicina o la teleadministración.

Con unos cálculos, supongo, hechos a ojo de buen cubero —en todo caso con estimaciones no suficientemente precisas—, el libro blanco prevé inversiones en este área por importe de casi once billones de pesetas (67.000 millones de ecus). Pero en todo el libro, en materia de telecomunicaciones se insiste en que la financiación debe provenir del sector privado, por lo cual la contribución comunitaria es poco significativa en estas partidas y se concentra en actividades tendentes a la promoción de servicios más que a la construcción de infraestructuras.

En diciembre pasado, como les decía, se constituyó este grupo, a partir de cuyos trabajos el Consejo aprobará un programa operativo. Cabe anticipar, por lo que sé de sus trabajos, aunque se ha reunido con menos regularidad y creo que con menos profundidad que el Grupo Christophersen; cabe anticipar, repito, que la disponibilidad de fondos comunitarios destinados a las telecomunicaciones, con ser, como les decía, muy limitados, se concreten en una partida de 422 millones de ecus de 1994 a 1999, bajo un epígrafe, «infraestructuras y telecomunicación, redes transeuropeas», destinados únicamente a estudios de viabilidad de proyectos, garantías de crédito y muy excepcionalmente subvenciones a proyectos que garanticen la interconexión de las distintas redes de telecomunicación de los Estados miembros. Dentro de esta partida se prevén un centenar de millones de ecus para impulsar la interconexión de las famosas redes digitales de servicios integrados de banda estrecha, los precursores de las autopistas de información, de las que hay que decir que tampoco han encontrado en el mercado una demanda suficiente como para saturar completamente su actual potencial. Esperamos que esta partida de cien millones de ecus pueda ser aprobada por el Consejo de Telecomunicaciones que se celebre próximamente.

Las otras partidas se refieren ya a la banda ancha. Así, hay cien millones previstos hasta el año 1997 para proyectos piloto, investigación, el apoyo a la interconexión telemática entre administraciones, el proyecto IDA —intercambio de datos entre administraciones—, que ya está siendo gestionado por el MAP y que se enmarca en la evolución hacia la banda ancha de las tecnologías que empiezan ya a estar disponibles sin ser todavía operativas. Finalmente, otros 500 millones de pesetas para el programa marco de investigación y desarrollo.

Por eso les digo, señorías, que en materia de grandes redes de telecomunicación sólo será la aportación financiera la que puede dar un toque comunitario, porque del resto se sigue pensando que la demanda será suficiente, que la demanda será solvente y que, por tanto, los operadores existentes en Europa podrán acometer, con inversiones autoamortizables porque tendrán suficiente rentabilidad, el desarrollo de estas redes de banda ancha. Sin embargo, hay no pocos especialistas que creen que ni en Europa ni en Es-

tados Unidos el desarrollo de estas redes integradas de comunicación en banda ancha, las famosas autopistas de la información, puedan desarrollarse sin un impulso decidido desde los poderes públicos, como en su día fue para el caso de otros proyectos de telecomunicación que fueron impulsados por la industria militar.

Las necesidades de inversión estarán dependiendo críticamente de los niveles de demanda, y esto —hay que decirlo— depende, a su vez, del desarrollo de las industrias y de los servicios que puedan exigir esta clase de aplicaciones, porque en realidad la sociedad no pide tecnología, lo que pide son servicios que gracias a una determinada tecnología vienen a satisfacer necesidades concretas de las cuales se pueda obtener una rentabilidad superior al coste del dinero si se entiende que no hay —y así se entiende— aportaciones presupuestarias, es decir, a fin de cuentas una aportación de recursos por debajo de los umbrales de rentabilidad que fije el mercado.

No hay, pues, en el terreno del Grupo Bangemann un avance tan notorio o tan concreto como el que se ha producido en el grupo Christophersen, pero esperamos que en los próximos meses podamos avanzar más en un terreno que tiene mucho que ver con el proceso de liberalización de las telecomunicaciones, donde, como ustedes saben, vamos todos los países miembros a coincidir en el año 1998; es decir, salvo Inglaterra, que va adelantada, todos los demás países miembros (Alemania, Francia, Italia, Bélgica, Holanda) ya han decidido no anticipar la liberalización de la telefonía vocal hasta el año 1998, porque son conscientes de la necesidad que existe de reestructurar las tarifas de los servicios de telecomunicación, de garantizar la cobertura universal a todos sus territorios y definir las complejas tasas de acceso que deberán pagar los operadores en competencia al operador que siga asumiendo obligaciones de servicio público.

Estamos, pues, a caballo todavía entre un proceso de liberalización de los servicios de la anterior oleada tecnológica de las telecomunicaciones y, al mismo tiempo, en el albor de un nuevo sistema de transmisión de información, que será el resultado de un maridaje, de una «ménage à trois» podríamos decir, entre la informática, las telecomunicaciones y la televisión, que generará unos nuevos productos mezcla de estos tres que antes estaban claramente diferenciados y que ahora, al mezclar datos, voz e imagen utilizando un mismo conducto, van a plantear un escenario completamente novedoso que tratamos de definir en el contexto europeo a través de los trabajos de la Comisión Bangemann.

Esto es, señorías, lo que tengo el honor de informar a esta Comisión Mixta de los trabajos que venimos desarrollando en el marco europeo.

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

Vamos a interrumpir durante cinco minutos la Comisión para que puedan preparar las intervenciones en relación con la exposición del Ministro.

Suspendemos la sesión por cinco minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Madrid López): Por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Vázquez Romero.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Quiero agradecer al señor Borrell su comparecencia y las explicaciones que nos ha dado, fundamentalmente las relacionadas con el Capítulo III del libro blanco. Estoy de acuerdo con algunas de sus afirmaciones, y respecto a otras quisiera hacer alguna reflexión.

Estoy de acuerdo en que este Plan es una especie de keynesianismo continental, en el que, sin duda, el papel de la inversión pública va a ser fundamental; pero, al mismo tiempo, me da la impresión de que estamos todos —el señor Borrell lo ha contado más especialmente— superando con mucho al señor Lewis Carroll, autor de «Alicia en el país de las maravillas», describiendo un futuro que quizá sea difícil entrever en el presente tan complicado que vivimos. Todo ello considerando que es necesario que en estas cosas tengamos una visión lo más a largo plazo posible y que tengamos la necesaria altura de miras como para poder prever ese futuro y, al menos, entenderlo.

Pero, aun haciendo ese esfuerzo de intentar no estar muy pegado al presente de hoy y situándonos en esa perspectiva de futuro, resulta poco no sé si decir creíble, pero en cualquier caso no se entrevé con mucha facilidad que ese futuro que se diseña esté al alcance no ya de nuestra generación, seguramente no, sino de generaciones futuras. De todas formas, parece que científicamente las cosas van por ahí y que será difícil que puedan ir por otro lado.

Al mismo tiempo —y eso es una contradicción evidente—, si todo lo que contiene el libro blanco referido a las redes transeuropeas de comunicación, a las autopistas de la informática, etcétera, se basa, en una gran parte, en la reactivación económica de la crisis actual europea, largo lo fiamos. Es decir, todo esto son proyectos que tienen una viabilidad, un futuro a medio y largo plazo, pero al mismo tiempo se considera que son el instrumento fundamental para reactivar la demanda interna, para generar empleo, para seguir ese Plan que usted ha definido antes como keynesianismo continental. No sé hasta qué punto esa contradicción es evidente o no, para mí al menos sí lo es.

Confío en lo que han dicho esas escuelas americanas que usted ha citado en lo referente a las autopistas de la información, que creen que será necesaria la inversión pública para que se puedan desarrollar y que, por mucha que sea la demanda, será difícil que sea capaz de autofinanciarlas; además, será necesaria también para autoamortizar las enormes inversiones que se van a producir, donde será precisa, repito, una fuerte inversión pública para hacerlas posibles.

Pasando a cosas más concretas, en el informe del Parlamento Europeo, en la red del transporte combinado, había una referencia a la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, que después, en el listado del Consejo ya no aparece. Me gustaría saber qué posición mantuvo España en esa reunión del Consejo; es decir, si mantuvo o no esa propuesta, aunque

luego, en la Comisión del Parlamento Europeo sí venía, porque tiene sin duda importancia para esa parte del país, y en conjunto para todo, ya que significa una infraestructura importante para el desarrollo.

Creo, señor Ministro, que, obligatoriamente, vamos a tener que adoptar una actitud de seguimiento pausado de todos estos temas; pausado en el tiempo, porque, como decía al principio, me parece que va a ser difícil que, más allá de la fase de proyecto o de maqueta, podamos aprehender prácticamente muchas de las cosas que usted ha señalado como visión de futuro de hacia donde irán todos estos temas en el conjunto europeo.

Me llama un poco la atención que uno de los grupos a que usted ha hecho referencia, el Grupo Christophersen, cada vez que se reúne cambie un poco sus criterios (caen unos proyectos e incluyen otros), porque puede acabar significando que el que más aprieta en un momento determinado en una reunión consiga que le incluyan con calzador el proyecto que él defiende, mientras que en otra reunión, cuando es otro el que aprieta, entra un nuevo proyecto y el anterior se cae, lo que da poca, no sé si decir seriedad, a los proyectos o a las prospecciones que hace ese Grupo de trabajo. El otro Grupo, el Bangemann, más en relación con las llamadas autopistas de información, parece que está más verde y que su nivel de trabajo es insuficiente todavía.

Ha dicho usted que no solamente los problemas financieros de futuro sino de presente se limitarán a esos 400 millones de ecus hasta 1999 para estudiar la viabilidad de los proyectos que se presenten, todo ello como expresión, sin duda, de que nos estamos refiriendo a actividades, a inversiones y a proyectos que difícilmente los que estamos aquí podremos ver alguna vez en la práctica, lo cual no significa nada porque es bueno que trabajemos con visión de futuro y que generaciones posteriores puedan verlo.

Lo que quisiera, al margen de esa pregunta concreta que le he hecho sobre la línea de ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau, es que fuese usted capaz de concretar más cosas, de salir un poco del terreno de lo excesivamente a largo plazo y situarnos un poco más en el medio plazo para que algunas de las cosas que se proponen, algunos de los proyectos que se explicitan, tuviéramos la posibilidad de, al menos, poderlos entrever.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Madrid López): Por el Grupo Catalán, Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Ibarz Casadevall.

El señor **IBARZ CASADEVALL**: Gracias, señor Ministro, por su presencia en esta Comisión para hablarnos de infraestructuras y de telecomunicaciones.

Con respecto al primer tema relativo a las infraestructuras, la semana pasada tuvimos ocasión, en el Senado, de comentar nuestra postura, al hilo de la presentación que tuvo a bien hacer el Plan Director de Infraestructuras, patrocinado por su Departamento para los próximos años. En ese sentido, yo quisiera reiterar aquí muy brevemente la idea de las infraestructuras, en lo que hace referencia a las redes transeuropeas, en la perspectiva del mercado interior. Por ello entendemos que, para que en el futuro más o me-

nos inmediato este objetivo del mercado interior sea posible, es necesaria la creación de infraestructuras básicas, sobre todo en dos sentidos. Uno, facilitando al máximo la penetración en los Pirineos, de forma que dejen de ser una frontera para las comunicaciones entre nuestro país y el resto de los países de la Comunidad. Para ello, ya pusimos de relieve, en su momento, la necesidad que entendíamos que existía de algunas de las vías de penetración que ni en el Plan Director de Infraestructuras ni en los proyectos que usted nos ha recordado están previstos, algunos de ellos de gran trascendencia en todo el Pirineo, desde el País Vasco hasta Cataluña. Ello facilitaría la comunicación del conjunto de la Península Ibérica con la Comunidad. Y si bien el conjunto de las comunicaciones a través del Pirineo son importantes, entendemos que en aquello que hace referencia a las infraestructuras ferroviarias hay dos elementos que para nosotros tienen trascendental importancia.

En cuanto a los trenes de alta velocidad, y sin quitar la importancia que nos merecen tanto la «Y» vasca, la entrada por Irún, como la entrada desde Montpellier-Perpiñán-Barcelona-Zaragoza-Madrid, entendemos que es clave para el desarrollo del arco mediterráneo, de las zonas mediterráneas, la posibilidad de que esta vía de comunicación tuviera un ramal, por lo menos, hasta Valencia.

En cualquier caso, en estructuras ferroviarias hay una ausencia, que remarcamos en su momento y que hoy pienso que debo resaltar aquí, y es que ni en el Plan Director de Infraestructuras ni en los proyectos transeuropeos se hace mención alguna de la posibilidad de que nuestra red ferroviaria se dote de vías de ancho europeo. Pensamos que ésta es una ausencia de gran importancia para la posibilidad de comunicación de nuestro país con el resto de Europa.

En el aspecto de las telecomunicaciones entendemos que la política europea contrasta abiertamente con la apuesta americana por las llamadas autopistas de la comunicación, concretamente patrocinadas por el propio Vicepresidente de Estados Unidos, Al Gore.

Usted ha mencionado el hecho de que en el libro blanco el Presidente Delors considera las redes transeuropeas como de importancia estratégica. Pero la timidez mostrada por las líneas maestras del propio libro blanco, como la disparidad de criterios que parece ponerse de manifiesto en el seno de la Comunidad, aparentan no dar la suficiente importancia al intercambio de la información en Europa y especialmente a propiciar la incorporación de nuevas estrategias en el Continente que permitiría el avance de nuevas profesiones en el ámbito del teletrabajo. No es momento aquí y ahora para plantearlo, pero algunos países lo vienen pensando seriamente en los últimos tiempos como alternativa de futuro, incluso con grandes efectos sobre grandes conurbaciones, con la posibilidad de permitir que amplios sectores de la población vayan aceptando puestos de trabajo a distancia, evitando desplazamientos masivos y problemas de comunicaciones en las grandes ciudades.

Es cierto que el tema de las telecomunicaciones pasa por salvar el reto de la liberalización. Señor Borrell, a nosotros nos consta, porque usted ha prodigado sus opiniones al respecto en los últimos meses, cuál es, en síntesis, su

forma de pensar. Pero permítame indicarle que con la perspectiva del mercado único creo que algunos de sus criterios pueden contrastar con las necesidades de un futuro inmediato para nuestro país.

Usted ha mencionado en su exposición el que la demanda de estos servicios aún es pequeña a nivel europeo. Es evidente que el servicio en relación con el precio es un condicionante importantísimo para la demanda, pero inevitablemente la liberalización habrá de incidir fuertemente en ambos factores.

Entendemos que la homologación paneuropea, la integración de los mercados a través de la interconexión y la liberalización de los productos y de los servicios será buena para la competencia y producirá o habrá de producir a la larga la transparencia del mercado. La transparencia necesariamente incidirá en las tarifas, por tanto, en los costes para los usuarios, y probablemente sea un elemento dinamizador de la demanda que, con toda seguridad, acabará reduciendo las retenciones o las dificultades que los usuarios tienen que afrontar para estar debidamente interconectados.

En este sentido, señor Borrell, yo le agradecería que, en línea con lo que nos ha expuesto sobre los trabajos del grupo Bangemann, intentara fijar su posición respecto al futuro previsible de las telecomunicaciones nacionales de nuestro país en relación con las redes transeuropeas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Madrid López): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, en lugar de la habitual y magnífica intervención de la portavoz de nuestro Grupo, vamos a intervenir primero yo y luego mi compañero Felipe Camisón; vamos a repartirnos el tiempo. Yo seré muy breve y me centraré fundamentalmente en el tema de infraestructuras.

Es indudable que para España, en una situación periférica en Europa, cualquier discusión, cualquier comisión como la que aquí se ha hablado para redes transeuropeas es siempre interesante. Sin embargo, lo que observamos (yo creo que en eso se coincide por todos los Grupos y por el propio Gobierno) es el alto nivel de indefinición del aspecto financiero. Es claro que determinados proyectos, que pueden ser muy útiles para la unión de los países de Europa (para mejorar su competitividad, para producir más empleo, para combatir la crisis cíclica), son factibles y se trata, técnica y económicamente, de seleccionar los mejores. Pero el punto clave, en donde yo creo que estamos un poco empantanados, es cómo se financian esos proyectos. Indudablemente, los Estados, todos ellos (y España es un caso claro), tienen una carga de deuda pública y, sobre todo, de crecimiento de la deuda pública en los últimos años verdaderamente muy fuerte, precisamente por la propia recesión.

¿Puede haber una financiación europea? Ese es el tema. Se ha discutido, pero el Ecofin se retrae a hacer unas emisiones de bonos que, en un momento dado, pudieran afectar a la estabilidad financiera del sistema. Ese es el tema. ¿Cómo se puede actuar? Hay una posibilidad, natural-

mente, de hacer esa financiación a cincuenta años. Pero ese tipo de activaciones a veces tienen consecuencias funestas, porque, si no se calcula muy bien la financiación, lo que pueden producir es un fiasco de consecuencias peores. Esa es la situación grave en la que nos encontramos.

De cara a nuestra posición como país y participando en esa comisión, yo creo que los dos proyectos actualmente seleccionados (proyectos en el amplio y gran sentido de la palabra) son indudablemente muy interesantes para España. Yo quiero incidir especialmente en ese Lisboa-Valladolid. Es algo que desde el Partido Popular (y está en todos los programas) hemos defendido siempre. Es comprensible la táctica que ha empleado el Gobierno español de no empujar tanto ese proyecto (puesto que interesa más a Portugal) y empujar el otro; pero debemos ser conscientes de que eso es una táctica y debe ser una táctica, pero como interés para la propia construcción de Europa, para la mejor relación entre la Península Ibérica, para nuestros propios intereses, es de enorme importancia esa autopista.

En cuanto al tren de alta velocidad, tanto lo que desde el punto de vista de Europa es más factible, que es Madrid-Barcelona-frontera francesa, como la «Y» vasca, incluso llevándolo hasta Valencia, son inversiones de una tal magnitud que yo creo que influyen enormemente en todo nuestro planteamiento.

Desde un punto de vista financiero, que, insisto, es el más importante porque es donde está la llave de los proyectos, había que incorporar capital privado, pero ello supone un replanteamiento difícil.

En cuanto a la autopista Lisboa-Valladolid, quizá habría que pensar en un sistema de autopista de peaje —no de peaje total, que pague todo la construcción, pero sí quizá de peaje blando—, que permita que haya una vía alternativa y, al mismo tiempo, iniciar rápidamente la construcción de esa autopista, que no tiene más que problemas financieros, no problemas de diseños ni de ejecución.

Otro caso es el tren de alta velocidad, en donde realmente existen problemas de carácter tecnológico, que habrá que resolver antes de acometer una inversión muy superior y donde no es fácil conseguir que el capital privado intervenga desde el momento en que cualquier intento de recuperar la inversión por el ingreso por billetes, por muy amplio que se haga, sigue siendo un porcentaje muy pequeño de la inversión que se hace. Eso es lo que debemos conjugar.

Y termino, planteando el problema grave que existe cuando planteamos el tren de alta velocidad y su red. Decía el Ministro que incluso este tren de alta velocidad actual Madrid-Sevilla, habiendo sido un avance tecnológico importante, puede estar en el borde de que haya que emplear otras técnicas superiores. Bien. Esto obliga —y yo creo que es algo en lo que todos estamos de acuerdo— a plantearse la red ferroviaria global en España. Es decir, si estamos avanzando en una dirección en la cual hay todavía tecnologías que no pueden aplicarse porque están todavía desarrollándose, esto es muy poco compatible con trenes que circulan a una velocidad y en unas condiciones ínfimas. No quiere decir que no puedan existir los dos, pero te-

nemos que cambiar el sistema de explotación que tiene ese tipo de ferrocarriles tan distintos.

Yo creo que esto es un empujón que tenemos que hacer al mismo tiempo que esas rectas europeas. Ciertamente tendría un futuro largo, pero al mismo tiempo tendríamos que replantearnos nuestra situación nacional.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Madrid López): Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Ministro, nos ha expuesto de una forma globalizada todas estas cuestiones de política común de transportes y de comunicaciones con Europa, información que, por supuesto, yo le agradezco. Pero yo quisiera aprovechar esta comparecencia para intentar clarificar algunas cuestiones que nos preocupan a mi Grupo.

Por ejemplo, nosotros entendemos que la Directiva 91/440 de la Comunidad es una auténtica revolución, puesto que trata de equiparar el tratamiento de las infraestructuras del ferrocarril y la carretera en cuanto a tratamiento, impulsando la separación de la infraestructura y explotación y el libre acceso de operadores y transportes a estas infraestructuras, y todo ello incidiendo en los posibles sistemas incluso de privatización.

Pues bien, de acuerdo con ello, usted sabe que existen, de acuerdo con esta Directiva, tres fórmulas posibles: la primera, separación institucional de la gestión de la infraestructura y de la explotación en dos organismos físicamente independientes; la segunda, una separación orgánica en dos departamentos, dentro de la misma empresa, y la tercera, sencillamente una división contable. La copia directiva queda en libertad para que cada Estado adopte aquella solución que más le convenga.

Por tanto, mi primera pregunta al señor Ministro es si podríamos ya conocer en nuestro país en qué dirección va a ir nuestra política ferroviaria en cuanto al tratamiento de la separación de infraestructuras y explotación, porque vemos que a nivel comunitario se están tomando ya posturas muy claras. Hay países que se oponen, como la red francesa, puesto que incluso defienden que los avances tecnológicos últimos en alta velocidad proceden justamente de la interacción o la sinergia que ha habido entre la vía y el vehículo, entre la señalización y entre el tren, que es a lo que ha llegado a un altísimo grado de seguridad e incluso a la conducción automática. Incluso se pueden presentar intereses contrapuestos entre infraestructura y explotación, como puede ser más o menos inversiones en la infraestructura, que puede tener influencia en la calidad, mejor o peor, de la circulación. Esta posición de los países que lidera Francia, no se oponen y tienen ciertos niveles de privatización, incluso la impulsan a través de una gran diversificación, mediante empresas filiales. El grupo contrario lo encabeza el Reino Unido, a través de la postura de la British Airways, que ha ido ya a una separación completa y ha creado el instrumento que lleva la infraestructura, con lo cual se ofertan al tráfico de viajeros mediante concesiones de operadores por varios años, se intenta desaparición de subvenciones y se prevé vender tráfico de mercancías al

mejor ofertante. También tiene un programa de privatizaciones mucho más intenso que el de Francia. En esta situación, insisto, para nosotros es fundamental que sepamos en este país qué camino se va a tomar.

Por otra parte, habíamos pedido, a través de la Comisión de Infraestructuras de esta Cámara, documentos que pudieran clarificar esa cuestión, como era el plan de empresa actual de Renfe y su cumplimiento, el contrato-programa vigente, el contrato-programa previsto y el plan estratégico. Hemos hecho la petición oficial, señor Ministro, y en el Departamento nos contestan que no pueden entregarnos porque está pendiente de una comparecencia suya, solicitada por el Grupo Socialista. Nosotros entendemos que sería bueno que todos los Grupos estuviéramos informados en asuntos de tanta trascendencia. Porque quedan muchas cuestiones concretas por dilucidar; por ejemplo, en cuanto a los trenes de alta velocidad —a los que usted se ha referido reiteradamente—, España, respecto a Francia, ha adoptado distinta tensión de su tren de alta velocidad y esta cuestión va a presentar problemas el día en que se haga la conexión en la frontera hispano-francesa. Sabe el señor Ministro que en Francia se adoptó la circulación a 1.500 voltios en corriente continua y en corriente alterna 25.000 voltios y a 50 ciclos; y en España, por el contrario, coincidimos en la corriente alterna —25.000 voltios—, pero discrepamos en la corriente continua, que se ha adoptado el doble que la francesa —3.000 voltios—. Es un tema que preocupa a la UIC, como sabe el señor Ministro; incluso por parte de Alstom y de Siemens, se están llevando adelante nuevas programaciones de construcción de unidades y, por tanto, aquí ya nos surge una duda que nos gustaría dilucidar. Puesto que esto va a suponer nuevas inversiones en esta interoperabilidad de la red española y la francesa, qué perspectivas o qué propósitos tiene el Gobierno para solucionar este problema, que va a costar dinero y que se va a sumar a las importantes inversiones que sobre la materia había en nuestro país.

En cuanto a la política común de transportes, nuestra preocupación está, observando desde aquí, en la lentitud de todo el proceso y la prueba es que el núcleo básico, analizando todo el Derecho que lo regula, está práctica y exclusivamente centrado en transporte terrestre y, más concretamente, en transporte por carretera, con grandes lagunas; voy a citar alguna. Por ejemplo, una que me interesa mucho es la regulación armónica de las condiciones de acceso y explotación de los servicios regulares y discrecionales interiores del transporte por carretera, así como uniformidad en cuanto a los sistemas de concesiones, autorización, licencia y liberalización de esta política común de transportes.

Por lo que se refiere al transporte marítimo y aéreo de esta política de transportes, realmente tenemos una serie de cuestiones que no están todavía dilucidadas. En cuanto a transporte marítimo, quedan cuestiones primordiales, como puede ser la armonización de sus condiciones.

En cuanto al transporte aéreo, aunque está prevista la liberalización total para el año 1977, nos gustaría conocer si realmente, de acuerdo con los datos del Gobierno, esto se

va a conseguir y, en ese caso, cómo escaparía nuestra empresa nacional de transporte aéreo, que es Iberia.

Analizando la lista de proyectos prioritarios de las redes transeuropeas, de los 26 que ha citado el señor Ministro, y habida cuenta de que el grupo Christophersen sigue trabajando, nos gustaría conocer si existe ya perspectiva respecto a nuevas inclusiones, aunque falta tiempo para que se incluyan en esta relación, puesto que hemos escuchado la explicación que se nos ha dado respecto, por ejemplo, de las dos incluidas, el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpiñán y la autopista Lisboa-Valladolid —que nos informa el Ministro que se debe más bien a un interés portugués—, y le pregunto si en el caso del corredor ferroviario que une las dos capitales ibéricas, Lisboa-Madrid, existe alguna perspectiva que esté analizando el grupo Christophersen y, en ese caso, si existe por parte portuguesa o española alguna oposición respecto a la urgencia en incluir ese corredor.

En cuanto a las denominadas autopistas de la información y en ese presupuesto de los 67.000 millones de ecus que pueden afectar a redes avanzadas —se nos ha dicho que incluso a la consolidación de la red de servicios integrados, al correo electrónico, que es otro proyecto fallido actualmente en nuestro país, hasta un total que importa para el período 1994/99 ese presupuesto—, nos gustaría conocer qué partidas de ese presupuesto podrían tener cabida dentro de nuestro país.

El señor Posada ha hecho referencia a un tema que nos preocupa a todos, que es la financiación, sobre todo cuando se ha dicho que en el caso de la alta velocidad se estaba intentando un 30 por ciento de financiación privada. En el tema de las telecomunicaciones, si se eligieran bien los puntos de salida y entrada de zonas muy densas, quizá fuera más fácil la afluencia de capital privado, porque, de acuerdo con lo acordado el 9 de abril en Corfú, realmente nos preocupa que estemos hablando de cuestiones cuya financiación no esté resuelta, máxime si se puede dar la circunstancia, por ejemplo, de que incluso dentro de nuestro país esas discrepancias aumentarían o se dieran. Se puede dar el caso, como se acaba de hacer público, de que en un tema que puede afectar a todo este proceso de las telecomunicaciones, como es, por ejemplo, la extensión del TNA, que está ya muy extendido en toda Europa, nosotros llevemos un retraso importante. Esta pregunta es muy concreta, señor Ministro, y con ella termino. Puesto que la Unión Europea está aconsejando utilizar en esta adjudicación el sistema de concurso de méritos y no la subasta, ¿qué perspectivas tendríamos en esta adjudicación próxima que se espera del TNA para estar de acuerdo con las directrices que nos están llegando de la Unión Europea?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Madrid López): Para consumir un turno en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra don Antonio Costa.

El señor **COSTA COSTA**: Por un momento creía estar en la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras, pero el hecho de estar yo mismo aquí me recuerda que estamos en la Comisión Mixta para la Unión Europea y que además

lo que tratamos hoy son las conclusiones de Presidencia del 11 y 12 de diciembre de 1993 en Bruselas en relación al libro blanco y no otros temas, que son más propios de comisiones sectoriales.

En este contexto, me gustaría señalar que en el Consejo ya referido, celebrado los días 10 y 11, se elaboró un plan de acción basado en medidas concretas, tanto en la Unión Europea, como en los Estados miembros, con el objetivo, a corto plazo, de invertir la tendencia económica que se estaba produciendo y posteriormente reducir de manera significativa el número de parados que en aquellos momentos se cifraban en 17 millones —que en estos momentos no ha variado sustancialmente—, y que para nosotros era el núcleo fundamental de la acción iniciada en el Consejo de Copenhague y desarrollado después en el Consejo ordinario de Bruselas de 10 y 11 de diciembre. El núcleo que provoca toda la elaboración del Libro Blanco es la situación de crisis económica que vive el conjunto de la Unión Europea y muy particularmente la situación del número de desempleados que había en este momento en la comunidad. No hay que perder de vista esta perspectiva en la comparencia de hoy porque creo que tiene una gran importancia para ayudar a combatir esta realidad.

De este plan de acción al que nos referimos hoy, aparte de las medidas estructurales en materia de mercados laborales y de las medidas económicas, de una economía sana, una economía estable y, por tanto, un crecimiento estable, que eran las prioridades que fijaba la resolución del Consejo, se derivaban también una serie de acciones de acompañamiento, un marco general de las políticas que deben seguir los Estados miembros a favor del empleo y acciones específicas de acompañamiento que deben llevarse a cabo a nivel comunitario, así como un procedimiento de seguimiento de estas acciones.

Dentro del apartado segundo del Libro Blanco encontramos las redes transeuropeas en el ámbito de los transportes y de la energía. Mediante la construcción acelerada de las redes transeuropeas se pretende conseguir varios objetivos fundamentales en el desarrollo de la Comunidad, en el desarrollo de la Unión. El funcionamiento efectivo del mercado único, el fortalecimiento de su competitividad económica, la ordenación del territorio, la cohesión del propio territorio, la intensificación de las relaciones con los países de Europa occidental y del Mediterráneo, así como, mediante esas políticas, el bienestar de los ciudadanos que podrán disfrutar de unos medios de comunicación más rápidos y seguros.

Esta política diseñada por el Consejo de Bruselas tiene su origen en el artículo 129 B del Tratado de la Unión que concretamente dice: «A fin de contribuir a la realización de los objetivos, contemplados en los artículos 7 A y 130 A y de permitir que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y los entes regionales y locales participen plenamente en los beneficios resultantes de la creación de un espacio sin fronteras interiores, la Comunidad contribuirá al establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de infraestructura de transporte, de las telecomunicaciones y de la energía.»

Esta es la base que da lugar al documento aprobado en Bruselas y, por tanto, a la comparecencia hoy aquí del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Existen ya planes directores para los trenes de alta velocidad, los transportes combinados, las carreteras y las vías navegables. Se está avanzando en los planes directores en infraestructura ferroviaria clásica, infraestructura aeroportuaria, portuaria, electricidad y gas.

La fecha prevista para el establecimiento de estos planes en los que se está avanzando, es el 1.º de julio del presente año. Si a la vista de las explicaciones del Ministro hemos extraído la conclusión de que en la parte de infraestructuras pueda haber un documento final para ser aprobado por el Consejo de junio que establezca ya las prioridades y los planes en materia de infraestructuras, no lo hemos podido deducir del segundo grupo, del grupo Bange-mann, concretamente de las redes transeuropeas de información.

El Consejo de Bruselas también invita a los Estados miembros a poner a punto, con la máxima velocidad, los programas de inversión que se integran en las redes. Interesa también el Consejo un trato privilegiado a aquellas estructuras que recurran a capital privado y a determinar los proyectos prioritarios que puedan realizarse rápidamente.

Nos gustaría conocer también en nuestro país concretamente las aportaciones españolas a estos dos proyectos, cuáles son las partes que podrían obtener eventualmente una financiación privada, y saber si interpretamos correctamente que fundamentalmente la parte de las redes transeuropeas de telecomunicaciones informáticas son las que se tendrían que desarrollar por los operadores, por tanto, con financiación de los propios operadores.

También interesa especialmente a nuestro país, al ser un país finalista en el tráfico aéreo, la ordenación de todos los corredores europeos en tráfico aéreo. Esto tiene una vital importancia para la que es una de las industrias principales en nuestro país, como es el turismo, y muy específicamente para los dos archipiélagos, el balear y el canario, que en épocas de bonanza turística sufren muchos problemas derivados de la inexistencia de una red europea de corredores aéreos y, por tanto, de una situación en donde cada país ha establecido sus corredores aéreos en base a un interés nacional, no a un interés de la Unión Europea. Conocer, dentro del contexto de ese trabajo, cómo se está desarrollando este problema.

En las infraestructuras del ámbito de la información ya ha dicho el señor ministro que se trata de tres apartados: las redes avanzadas interconectadas, un apartado de desarrollo de servicios electrónicos, y un tercer apartado de aplicaciones telemáticas.

Es verdad que cuando uno intenta situar en el ámbito del tiempo la realización de estos servicios cuesta imaginarlo, pero también es verdad que en esta área concretamente es en la que se está diseñando el futuro y la competitividad del conjunto de la Unión Europea. En consecuencia, éste es un apartado especialmente importante para el futuro de la Unión Europea y, por tanto, para el futuro de nuestro país y el bienestar de los ciudadanos de nuestro país.

Tenemos entendido que, aparte de los problemas propios, de lo que el ministro ha dicho que también podían llamarse infraestructuras, hay otros problemas paralelos básicamente jurídicos y administrativos en todo lo que son redes de telecomunicaciones e intercomunicación de esas telecomunicaciones a nivel de la Unión Europea.

Por tanto, quisiéramos saber si de los dos grupos creados dentro del apartado que dirige el Comisario Bange-mann, el Grupo Benedetti y el Grupo Davignon si los trabajos, no sólo en infraestructuras, sino también los jurídicos y administrativos, están avanzados al mismo nivel que los propios de las infraestructuras, y conocer la opinión de los operadores —dado que España está participando con el Presidente de Telefónica en este grupo— y, por tanto, del Gobierno respecto a la viabilidad y a las posibles etapas de este proyecto tan importante para el futuro de nuestro país.

Dentro de esto sólo me queda señalar, finalmente, lo que son las prioridades para nuestro grupo, coincidentes —como no puede ser de otra manera— con las del Gobierno.

En primer lugar, la prioridad básica en estos momentos a nivel europeo es la estabilidad económica; estabilidad económica que pueda generar una inflexión respecto a la creación de puestos de trabajo y que, por tanto, pueda generar empleo mediante las reformas estructurales necesarias. En segundo lugar y dentro de este marco, perseguir la competitividad que ayudaría sin duda, de manera fundamental, a la realización de estos proyectos.

Las cautelas que establecemos son los efectos presu-pestarios que podría tener tanto para la Unión Europea como para los países miembros una aceleración de esos proyectos. Entendemos, de la comparecencia y de lo que nos ha explicado el señor ministro, que se están reorientando hacia una posición pragmática y realizable estos proyectos, que se están acortando las listas de proyectos que inicialmente se habían previsto, que están disminuyendo en base a hacer realizables los proyectos que se están tramitando.

En segundo lugar, y dentro del mismo apartado, las posibilidades privadas de financiación que existen, conociendo que las cifras que se están manejando para el conjunto de esas actuaciones son cifras que realmente sobrepasan en mucho la capacidad de los Estados miembros y las de los ingresos y presupuestos esperables de la propia Unión Europea.

Sin nada más que añadir, agradezco al señor ministro su explicación. Esperamos que en futuras comparecencias podamos conocer que estos proyectos han sido aprobados, que se están ejecutando con normalidad y que Europa sigue avanzando en su cohesión territorial, en su competitividad y en la mejora del bienestar del conjunto de sus ciudadanos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Madrid López): Para dar respuesta a los portavoces de los grupos parlamentarios, el señor ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fon-

telles): Más que para contestar, será para intercambiar comentarios y opiniones que han manifestado los señores Diputados o Senadores.

Al señor Rovira, de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Madrid López): Es el señor Vázquez.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Había entendido Romero, o Rovira, pero veo que Romero es el segundo apellido. Perdón, señor Vázquez.

Su señoría cree que los proyectos se meten y se sacan en la lista según quien más aprieta. Así sería si hubiese una envoltura financiera definida, dentro de la cual cupieran unos y no cupieran otros. El problema de los trabajos de la Comisión es que no se sabe muy bien qué quiere decir que esté o no esté. Se supone que algo quiere decir; por eso estamos todos allí un poco al acecho, no sea que luego vaya a querer decir algo y no estemos. De momento, no hay un fondo presupuestario a repartir, una línea de crédito definida a aplicar, ni unos escenarios económicos dentro de los cuales incidir. No lo hay. La verdad es que cuando los Ministros de Transportes y de Obras Públicas escuchamos recientemente en Grecia la reacción de los Ministros de Hacienda, de alguna manera hubo cierta preocupación, porque la respuesta es que esos proyectos son muy interesantes, son realmente importantes para el futuro europeo y hay que hacerlos. Siguen analizando su viabilidad tecnológica y económica pero, de momento, el presupuesto comunitario no incorpora líneas adicionales a las que ya existen para dar cabida a estos proyectos.

Eso no quiere decir que no las vaya a haber. Todo el mundo espera que en la reunión del Consejo Europeo, del mes de junio, en Corfú, los puntos de vista de los distintos ministros sectoriales de Economía y Hacienda, por una parte, y de Transportes y Obras Públicas por otra, genere una decisión política en torno a estos proyectos.

Meter o sacar tendría más sentido si supiéramos cuál es la frontera respecto a la cual se está dentro o se está fuera; pero hoy por hoy esa frontera no está definida. Lo que hay es un inventario de proyectos que, por su calificación, se entiende como paneuropeos, estructurantes de la Unión Europea o dinamizadores de la economía europea y deberían asignarles en el futuro un trato específico en los medios de actuación de que la Comunidad se dote.

No crean ustedes que todo es, como dice S. S., un cuento de Alicia en el país de las maravillas, ni proyectos a largo plazo de los que nunca más se va a oír hablar. No. Hay una lista de proyectos que entendemos se deben y se pueden empezar dentro de los dos próximos años. La lista de proyectos que la Comisión Christophersen va a elevar al Consejo Europeo se deben poder empezar dentro de los próximos años. Aquí nosotros hemos inscrito los trenes de alta velocidad, las conexiones europeas de la península (la conexión por Cataluña y la conexión por el País Vasco) que, naturalmente, deben concebirse por fases, por eslabones que habrá que ir construyendo e incorporando desde la

red convencional, para mejorar las características de esta red, y, gradualmente, en su día, configurar una nueva red. No es imaginable creer que vayamos a hacer una línea Madrid-Bilbao «ex novo» y no poner en servicio uno solo de sus kilómetros hasta que no hayamos terminado el último. Eso es demasiado tiempo, demasiado costoso y fuera de la lógica racional de un sistema de transportes. Lo mismo digo de una línea Madrid-Barcelona. Nos tenemos que acostumbrar a pensar en plazos de diez años para su ejecución. Naturalmente, antes de esos diez años algún tramo entrará en servicio, para mejorar la conectividad ferroviaria, ahorrando tiempo en las partes concretas en las cuales entre en servicio, pero son proyectos que pueden entrar en ejecución dentro de los dos próximos años.

Lo mismo ocurre con la autopista Lisboa-Valladolid, que está considerada en el Plan Director de Infraestructuras, aunque no fuera a estar en los proyectos paneuropeos. La autopista Lisboa-Valladolid, por cierto por la parte española ya llega hasta el cruce de la autopista hacia Galicia, ya llega hasta Tordesillas, por tanto no hablemos de Valladolid-Lisboa, diríamos mejor Tordesillas-Lisboa, porque hasta Tordesillas ya hemos llegado o, si me apuran ustedes, digamos desde Salamanca hacia Lisboa, porque Tordesillas-Salamanca no está en ejecución, pero se están efectuando los proyectos ya que es una obra incluida en los planes inmediatos de ejecución, luego solamente hay que cerrar en territorio español la conexión desde Salamanca hasta Fuentes de Oñoro.

A más largo plazo, en cambio, la Comunidad ha establecido lo que llama proyectos que se pueden acelerar para que queden incluidos en los ejecutables en los dos próximos años; es decir, que si no se acelera no se empezará en los dos próximos años, pero la Comunidad propone que se aceleren. Aquí nos afectan prácticamente de manera exclusiva los proyectos de transporte combinado, del conjunto de la comunidad.

Luego vienen los proyectos que necesitan un examen complementario, porque la Comunidad no ha dicho nada todavía, pero el grupo Bagemann dice: vamos a ver qué análisis adicional necesita. Por ejemplo, Valencia-Zaragoza-Somport. Sobre este proyecto la Comunidad estudiará lo que quiera estudiar, pero nosotros lo tenemos también en el Plan Director de Infraestructuras y sabemos que la vamos a ejecutar con nuestros fondos propios, con los fondos de cohesión, con los recursos presupuestarios.

Quiero decirles, señorías, que cuando nos acercamos al problema lo hacemos de manera diferente los países que somos receptores de fondos estructurales o de fondos de cohesión, que los que no lo son, porque los que no lo son, si no les viene financiación por aquí no les llega por ningún otro sitio. En cambio nosotros tenemos fuentes de financiación que podemos aplicar alternativamente a estos o a otros proyectos en función de lo que la iniciativa Christophersen aporte, a más a más, como diríamos en Cataluña. De manera que estos proyectos que hemos puesto están en el PDI, se van a ejecutar, van a ser financiados con fondos de un cariz o de otro. No debe, por tanto, S. S. sentir una especial decepción porque la posición española es en este sentido algo más flexible que la de otros países que si no

hay nada nuevo por esta iniciativa, como no tienen fondos de cohesión ni fondos estructurales pues la iniciativa comunitaria no se concreta en nada.

Es bueno, de todas maneras, que sigamos peleando por calificar un conjunto significativo y estratégico de proyectos como parte integrante del Libro Blanco, porque políticamente es seguro que esos proyectos tendrán alguna clase de impulso, financiero, presupuestario o político.

El eje ferroviario del Canfranc nunca ha estado en los proyectos comunitarios, ni creo que vaya a estar, señoría, porque Francia no tiene ningún interés en reabrir esa vía de tren que tiene un trazado, como ustedes saben, tremendamente sinuoso por la parte francesa, que está cerrada al tráfico después de la rotura de uno de sus puentes, que manifiestamente el Gobierno francés no ha querido reparar y su recuperación plantearía problemas importantes. Creo que en la medida que construyamos el túnel carretero de Somport, la conexión de las dos partes del Pirineo queda suficientemente garantizada para las necesidades del transporte de mercancías, que es la única razón por la cual uno podría imaginar que tendríamos que abrir un ferrocarril, que ya no sería con las características de trazado y de diseño que requiere el transporte de mercancías tal y como se transportan hoy día y no como se transportaban a finales del siglo pasado o principios de éste, cuando el tren sustituyó a la diligencia; ahora, en cambio, como decía el Senador Posada, hay que concebirlo con una concepción mucho más moderna de lo que es hoy día...

El señor **POSADA MORENO**: Soy Diputado.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Perdón, disculpe; estaba seguro de que había cometido una incorrección, he recordado todas las reuniones que hemos tenido en la Comisión de Obras Públicas del Congreso. Perdone.

Esto es lo que tengo que decirle al señor Vázquez, Keynesianismo, sin duda es un proyecto keynesiano, diseñado a escala continental, en la medida que a escala nacional ningún país puede permitirse hoy día un relanzamiento de la actividad económica como ha indicado mi compañero el señor Costa.

El señor Ibarz se preocupa por los proyectos de comunicación transpirenaica. Hay un conjunto de ellos por carretera, ninguno por ferrocarril, salvo en los extremos: la duplicación del túnel de Viella, el estudio del túnel de Salau, el cierre del Puymorens, el túnel de Bielsa, Somport, el túnel por Navarra, van permeabilizando la frontera; pero ninguno de ellos se considera como gran proyecto europeo en el sentido de la Comisión Christophersen; aquí no pueden estar todas las obras de interés nacional, ni siquiera de interés bilateral. Los criterios han sido: aquellas grandes infraestructuras que por su propia dimensión son claramente estructurantes del espacio europeo y no se ha entrado en otras muchas obras de enorme interés nacional o incluso binacional, que no se entiende que sean estructurantes del espacio europeo. Por ejemplo, el ferrocarril a Valencia, es la obra que más rápida va y espero que para

1997, al final de esta legislatura, podamos ponerla en servicio, porque, a fin de cuentas, es aquella que está recibiendo más financiación y trabajos más efectivos. Lo demás, de momento, son diseños, proyectos, estudios, declaraciones de impacto ambiental, pero hacia Valencia es donde estamos construyendo una línea a 220 kilómetros por hora que es, por cierto, como son las líneas de ferrocarril que está construyendo Alemania, para la conexión en corredores muy intermitentes, con muchas ciudades a las que hay que servir, que exige un conjunto de paradas intermedias con un relieve donde la construcción de una línea completamente nueva hubiera retardado el proyecto otros diez años, hubiera costado cinco veces más y posiblemente no hubiera sido tan adecuada a las características geofísicas y geoeconómicas del territorio.

Eso no quiere decir que en el futuro no se vayan a abordar obras de otras características, pero de momento creo que es extraordinariamente sensato y positivo para el territorio que a principio de 1997 podamos tener una conexión ferroviaria en velocidad alta, a 220 kilómetros por hora, Barcelona-Valencia, y hayamos modernizado la comunicación entre Madrid y Valencia, mientras concebimos actuaciones mucho más costosas y a plazos de tiempo algo más dilatados.

No soy partidario, señoría, de cambiar las vías de nuestros ferrocarriles en su actual morfología. Habría que ir las cambiando a medida que las vayamos modernizando; pero cambiar el ancho de vía manteniendo el actual trazado es algo que no merece en estos momentos una valoración positiva desde el punto de vista de su coste-beneficio, porque muchas de estas líneas están ya obsoletas en su trazado y cambiarles el ancho no va a cambiar su capacidad de competir con otros modos de transporte alternativo. En su día se planteó; hoy, al ritmo a que ha evolucionado la perspectiva ferroviaria creo que la transformación de los anchos la tenemos que ir haciendo a medida que ponemos en servicio líneas nuevas, de trazado nuevo; incluso las que vayamos haciendo deberíamos construir las como estamos haciéndolo, por cierto, en travesía polivalente, es decir, adaptado al ancho Renfe para en su día poderlo adaptar al ancho nacional cuando hayamos completado segmentos de la red que puedan pasar a otro ancho sin producir rupturas modales. Es lo que estamos haciendo entre Barcelona y Valencia; estamos haciendo la línea en travesía polivalente, va a funcionar en ancho Renfe, pero en su día se podrá cambiar al ancho internacional cuando tenga continuidad, porque de lo contrario estaríamos produciendo rupturas modales diseminadas en el conjunto del territorio y no es que estuviéramos suprimiendo la frontera, es que la estaríamos diseminando en el interior del territorio, y eso ciertamente no es una operación que resulte rentable. Abordar la transformación del ancho de toda la red de una manera rápida que evite situaciones de incompatibilidad, sería extraordinariamente costoso y complejo, incluso desde el punto de vista de la transformación del material rodante. Esta es, por tanto, una hipótesis con la que ya no estamos trabajando.

Se pregunta S. S. por el teletrabajo, por las posibilidades nuevas que abre el mundo de las telecomunicaciones

del futuro. Sin duda alguna son posibilidades extraordinarias que no acabamos de percibir, pero que deben tener siempre detrás, para que se desarrollen, una demanda solvente. El mundo de las telecomunicaciones está lleno de algunos ejemplos de éxitos brillantes y de numerosos fracasos comerciales y económicos. El Plan Cable francés es un gigantesco fracaso comercial. ¿Por qué? Porque los ingenieros que conocían la tecnología lanzaron planes de inversión sin estar seguros que detrás hubiera un producto, y no lo hubo al coste a que fueron capaces de suministrarlo. De alguna manera, se adelantaron tecnológicamente ofreciendo tendidos de fibra óptica a unos costes unitarios que no interesó al cliente; mientras que los alemanes, por ejemplo, que han seguido con el buen cable coaxial de cobre de toda la vida, han conseguido aumentar la penetración en el mercado doméstico con tecnologías menos desarrolladas, menos capaces, más baratas y más adaptadas a la demanda. Hay varios ejemplos. Les diría que en la red digital de servicios integrados en banda estrecha puede estar pasando lo mismo, porque de momento no hay demanda insatisfecha sino más bien una capacidad ociosa. Esto es lo que tenemos que tener en consideración porque, de alguna manera, los ingenieros de hoy día son capaces de ofrecer productos altamente sofisticados, tremendamente costosos, que sólo se justifican si detrás hay una demanda que los rentabiliza.

Ahí es donde está todo el planteamiento que S. S. ha sugerido sobre la liberalización. No era el tema de mi comparecencia, pero es evidente que hay cierta interrelación entre ambos fenómenos.

No sé a qué se ha referido usted cuando ha dicho que algunos de los criterios del ministro pueden contrastar con las necesidades de nuestro país. Si fuera tan amable de ser más concreto podría contestarle; de lo contrario, una definición tan genérica no puede inspirar, por mi parte ninguna respuesta concreta. En todo caso, déjeme le diga que esos criterios que pueden contrastar con las necesidades del país son los criterios que sustentan once ministros de telecomunicaciones sobre doce en la Unión Europea, que sustentan unánimemente los miembros del Consejo Asesor de Telecomunicaciones, donde están representados todos los intereses que afectan a este sector en España y que yo sepa, señorita, en lo concreto ningún grupo político ha planteado una respuesta alternativa. Me gustaría saber si algún grupo político propone que adelantemos la liberalización de las telecomunicaciones a antes de 1998, o si propone algún grupo político que liberalicemos la telefonía internacional antes de reestructurar tarifas. Hasta el momento presente, cuantas veces he preguntado eso la respuesta ha sido no. Si alguno cree que hay que hacerlo, tiene ahora, por ejemplo, una excelente ocasión de decirlo, sabiendo que once ministros de telecomunicación sobre doce creen que no hay que hacerlo. Yo me apunto a hacer lo que hagan mis colegas alemanes, franceses, italianos, daneses, holandeses y belgas. Me fío bastante de su criterio, como me fío del criterio del Consejo Asesor de Telecomunicaciones, que para eso lo tenemos, donde todos los miembros nos dicen: No, esperen a 1998, hagan como los demás y, por favor, no liberalicen sin reestructurar tarifas previamente. Estos son

los criterios que este ministro ha defendido. No tengo otros distintos, se lo aseguro. Por tanto, no sé muy bien a qué se refiere usted cuando dice que algunos de mis criterios pueden contrastar, se supone que negativamente, con las necesidades de nuestro país.

Respecto al futuro posible de las telecomunicaciones, hemos iniciado un libro, donde explicamos de qué manera creemos que hay que avanzar en la liberalización, pero garantizando una universalidad. A mí eso me preocupa mucho —lo siento— y creo que nos debería preocupar a todos. Deben saber S. S. que en 27 provincias españolas Telefónica es estructuralmente deficitaria y no porque sea ineficiente, como cree el Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia, y como yo no creo, sino porque la densidad de población, las características del relieve y la dispersión de los centros que sirve, en un fenómeno con economías claras de escala y costes marginales decrecientes, le obliga a operar en un segmento de la curva de costes donde no cubre éstos a unas tarifas razonables. Esto será así para Telefónica en monopolio y será así para cualquier operador. Nadie tendrá interés en prestar servicio de telecomunicación en zonas de baja densidad de población, como los pueblos del Pirineo, las Alpujarras o las aldeas gallegas. Se lo aseguro. La liberalización no va a traer mejores servicios en estas zonas. Telefónica tiene que invertir lo que gana en 17 provincias para compensar lo que pierde en estas 27. El día que esto no pueda ser así porque entremos en un mercado liberalizado, tendremos que buscar otras formas de compensar estos déficit, o los subvencionamos desde el Presupuesto, porque lo que yo creo que no podemos hacer es renunciar a un principio que me parece básico, que es la universalidad, para que todo el mundo tenga acceso a unos servicios que son algo más que mercancías; son derechos. Podemos confiar en el mercado para suministrar mercancías eficientemente, pero, para administrar derechos, tenemos que confiar en algo más que en el mercado; hay que confiar en la regla, hay que confiar en la intervención, en la garantía que sólo puede dar una voluntad pública de hacerlo.

Naturalmente, señoritas, cuando yo hablo con el ministro de Telecomunicaciones holandés, me encuentro con un señor que no tiene este problema, porque tiene el territorio completamente cubierto, porque hay teléfonos en todas partes, porque en todas partes es rentable hacerlo, porque tiene equipado y entonces puede plantearse problemas muy interesantes sobre calidades, costes o el efecto que induce la competencia en la previsión de servicios avanzados. Sin embargo, cuando hablo con el ministro francés, ya me siento más cercano a una realidad que se parece a la nuestra, porque él también tiene problemas de cobertura del territorio, de universalidad y de enormes discrepancias territoriales. No se puede hacer teoría de las telecomunicaciones en el vacío, en abstracto, fuera del espacio y del tiempo, cosa que, a veces, tiene tendencia a hacer alguno de esos economistas teóricos que creen que el mundo es una curva de oferta y otra de demanda colgadas del vacío. No. Las cosas ocurren en un espacio determinado, con un relieve, con una distribución de la población, y, en nuestra circunstancia, creo que lo adecuado es cubrir todo el terri-

torio, reestructurar tarifas, garantizar tarifas que paguen el servicio universal y, a continuación, liberalizar.

El señor Posadas se queja del alto nivel de indefinición en el aspecto financiero de los trabajos de la Comisión Christophersen. Yo coincido con usted, pero, como sabe, ésa es la dinámica comunitaria, es un tejer y destejer; primero va el proyecto, después viene la financiación, llega con retraso, se discute... Estamos en los albores de un instrumento que es el fruto de una voluntad política, pero que no ha sido plasmado todavía en resoluciones concretas de los ministros de hacienda, que, a fin de cuentas, son los que marcan la viabilidad de los proyectos. Tiene usted toda la razón, es una indefinición que tendrá que levantarse a medida que los responsables de los gobiernos se vayan encontrando con propuestas concretas, sobre las que tendrán que definirse y exigir a sus ministros de hacienda que actúen en consecuencia.

Valladolid. Ya lo he explicado, está en el PDI, se está haciendo, hasta Salamanca no hay ningún problema, y la prolongación desde Salamanca a Fuentes de Oñoro tampoco tiene ningún problema, porque la lista de proyectos la incluye entre aquellas que podrían anticiparse y ejecutarse en los dos próximos años.

Su señoría ha planteado con muy buen criterio el problema de los ferrocarriles de distinta velocidad. Es evidente que no se puede ir a 300 kilómetros por hora en todas partes; en España es absurdo pretender moverse a esas velocidades con el territorio que tenemos, la curva de costes es exponencial y ganar los últimos 50 kilómetros tiene unos costes absolutamente injustificados, desde el punto de vista del tiempo ahorrado. ¿A qué precio estamos dispuestos a pagar el minuto ahorrado en un territorio como España, donde los últimos 50 kilómetros de velocidad exigen unas inversiones enormes y muchas veces un impacto ambiental completamente inasumible? Tenemos que aprender que ir a 220 kilómetros por hora en ferrocarril, en España, es una forma de comunicación extraordinariamente suficiente para nuestras distancias, nuestro relieve, y nuestra distribución de población.

En este punto quiero insistirles en el interrogante tecnológico. Esta mañana he tenido ocasión de analizar este tema con mi colega de la República Federal y, muy posiblemente, antes de que hubiésemos terminado proyectos que tienen 10 años de ejecución, tendríamos una revolución tecnológica y el tren de levitación habría ganado al tren de raíl rueda, independientemente de que vaya a 40, a 200 o a 300 kilómetros por hora. Por otra parte, piensen que Madrid-Sevilla, a fin de cuentas, su velocidad media son 220 kilómetros por hora, porque hace 475 kilómetros en dos horas y media; alcanza puntas considerables para conseguir esa media, lo que significa que en algunas partes del territorio tiene que circular a velocidades mucho más altas, pero no lo hemos hecho en un trazado homogéneo de 200 ó 250 kilómetros por hora a lo largo de todo el recorrido, porque hubiera sido un disparate.

Señor Camisón, como decía el señor Costa, yo también he creído equivocarme de comparecencia. Me va a perdonar S. S. que no le conteste a los temas que no son objeto de ésta. Con mucho gusto estoy a su disposición para que

me convoque para hablar, cuando lo estime oportuno la Comisión de Obras Públicas, sobre temas apasionantes, como los que usted ha planteado, pero que no tienen nada que ver con los trabajos de la Comisión Bangemann y de la Comisión Christophersen.

Lisboa-Madrid por tren, sí tendría que ver. Le puedo contestar, en concreto, que no se ha considerado. Portugal no lo entiende prioritario. La verdad es que nosotros tampoco, en el horizonte en el que trabajamos. En los 15 años del PDI se dibuja con una traza pendiente de un acuerdo internacional. Este acuerdo internacional depende de la voluntad portuguesa. Portugal considera prioritarias conexiones por carretera.

Y piensen una cosa, señorías. Los trenes de alta velocidad están muy bien para el corazón central de Europa (Baviera, las llanuras del Po, la comunicación entre Alemania del Este-Alemania del Oeste, entre Francia y Alemania, incluso entre Londres y París), porque estamos hablando de distancias de 400 kilómetros. Si dibujan una circunferencia de 400 kilómetros con el centro en Düsseldorf, tendrán ustedes la mayor parte de la población europea. Pensar que la gente va a ir desde Lisboa a este corazón en tren, por muy de alta velocidad que sea... Pues, no va a ir en tren. Va a ir en avión, que para eso se ha inventado y es mucho más eficaz para recorridos que superan los 600 kilómetros. Por tanto, es evidente que allí hay que mejorar las comunicaciones aéreas. Los elementos más periféricos del sistema no pueden pretender competir con el mismo módulo de transporte con lo que son sus núcleos centrales.

Los temas de política de transportes no han sido tratados en esas comisiones ni forman parte de los planteamientos del libro blanco, como tampoco lo son los criterios de adjudicación, por concurso o por subasta, de la telefonía móvil automática, tema, sin duda alguna, apasionante, pero que no tiene nada que ver con el objeto de nuestros trabajos hoy. Tampoco lo tiene la división entre infraestructuras y operadores de servicios en materia de ferrocarriles, aunque es un tema en el que tendremos que trabajar.

Nosotros tenemos una separación contable, señor Camisón, como usted sabe, de las más avanzadas. Tenemos separaciones contables entre lo que es el coste de la infraestructura y el coste de los servicios que no tiene, por ejemplo, la SNCF francesa. Y las directivas comunitarias no obligan a las separaciones orgánicas, obligan a las separaciones contables. No exigen que haya dos personas jurídicas, sino que se identifiquen claramente los costes, para saber qué coste tendría que soportar un operador que entrase a utilizar la red, pagando por ello las correspondientes tasas. Pero, sin duda, hay que avanzar en esta línea. Nosotros lo estamos haciendo, lo seguiremos haciendo.

También lo comentaba con el ministro alemán. Los ferrocarriles alemanes tienen una deuda acumulada de 6 billones de pesetas, seis veces más que nosotros, y se han planteado unas operaciones de ingeniería organizativa muy interesantes, que podemos estudiar. Pero, créame, no vamos con retraso, porque tenemos claramente separados contablemente los costes de infraestructura, los costes de operación, y no descarto que pudiésemos anticipar otras modificaciones estructurales. Pero, hoy por hoy, ése no es

el problema de nuestros ferrocarriles. El problema de nuestros ferrocarriles no es poner a competir un tren con otro, porque la competencia que tienen con la carretera y con el avión les aseguro que es más que suficiente para obligar a Renfe a despabilarse para no perder cuotas de mercado.

Es cierto que hay problemas de interoperabilidad de redes. La tienen los franceses y los alemanes, no nosotros y los franceses. Las diferencias de tensión y las diferencias de gálibo hacen que las redes francesas y alemanas tengan difícil conexión. Y hay un programa comunitario que quiere avanzar en esta línea, como hay también, y eso sí es objeto de la Comisión Christophersen, un programa para aplicar las modernas técnicas de la telecomunicación y la informática para superar los problemas en las líneas altamente congestionadas. Pero nosotros no tenemos líneas altamente congestionadas. Ya quisiéramos que nuestras líneas ferroviarias estuvieran altamente congestionadas. Lo que están es altamente vacías, cada vez más, como consecuencia de la caída de la demanda hacia el modo de transporte ferroviario. Ese es un problema alemán, que enfrentan de una manera compleja. Nosotros tenemos una problemática distinta.

Sobre la IMA le he dicho que en cualquier otro momento, con mucho gusto, podría tratar este tema, si así lo desea.

Me parece que es todo. Un compañero del Partido Socialista me pregunta qué cosas pueden tener financiación privada en materia de telecomunicaciones. Yo creo que todo. En telecomunicaciones estamos en una dinámica donde lo que no se haga con financiación privada, no se va a hacer. Eso plantea problemas importantes, y el señor Gore, recientemente, en Buenos Aires, en una conferencia internacional sobre telecomunicaciones, decía que le preocupaba la diferencia entre los «have» y los «have not», entre los que van a tener y los que no van a tener acceso a la información. Pero yo creo que allí la suerte está echada y vamos a trabajar con un criterio estricto de beneficio empresarial.

En lo que tiene mucha razón mi compañero es en la ordenación del transporte aéreo. Hay un gran proyecto de

armonización de los sistemas de control. Parece increíble que en este momento, para pasar del espacio aéreo de un país a otro, los controladores se traspasen los aviones utilizando procedimientos un tanto rústicos, como la simple conexión telefónica: diciendo: Te lo paso; ha salido del mío, te lo paso al tuyo. En eso estamos soportando costes de congestión que se podrían ahorrar extraordinariamente si fuéramos capaces de sustituir los espacios de control aéreos nacionales por un único sistema de control, lo cual me hace sonreír cuando a veces pienso que alguna comunidad autónoma pide la transferencia de la competencia del control de tráfico aéreo. Es ir un poco en sentido contrario al de la historia, en la medida en la que manifiestamente tendríamos que ir hacia un sistema europeo integrado y no hacia una descomposición autonómica de algo que tiene una advocación cada vez más global, porque dentro de poco trabajaremos todos con unos sistemas GTM de posicionamientos vía satélite, que va a revolucionar, no sólo los sistemas de control del tráfico aéreo, sino también los sistemas de control del tráfico por carretera. En esta Comisión se ha avanzado un dato muy importante, que es que el 30 por ciento de los kilómetros que recorren los camiones europeos los recorren vacíos, lo cual es consecuencia de una pésima logística que podría perfectamente ser superada si se aplicasen sistemas de posicionamiento de móviles, sabiendo en cada momento dónde están, para optimizar el uso de los móviles de manera que minimizara el tiempo que discurren en vacío. Pero esos son temas que afectan ya a las políticas energéticas y medioambientales, a los que, sin duda, la evolución de las telecomunicaciones dará respuestas muy positivas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Madrid López): Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia y explicaciones.

Recuerdo a los señores parlamentarios que mañana volveremos a reunirnos en esta Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y cuarenta y cinco minutos de la tarde.