



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1996

VI Legislatura

Núm. 73

---

## INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENTE: DON JESUS POSADA MORENO**

Sesión núm. 8

**celebrada el martes, 15 de octubre de 1996**

---

### ORDEN DEL DIA:

Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1997. (Número de expediente 121/000015.)

---

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

**COMPARECENCIA DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE**

**PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1997. (Número de expediente 121/000015.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Infraestructuras con las comparecencias de altos cargos del Ministerio de Fomento en relación con la tramitación del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 1997.

Antes de comenzar, vamos a dar unas ideas, unas pautas generales de cómo van a transcurrir las comparencias, que todos ustedes conocen cuáles son por el orden del día y que luego confirmaremos, por si algún grupo considera que no deben ser éstas y, por algún motivo, deben ser otras.

Cada comparencia comenzará con la intervención del grupo o grupos que la hayan pedido por un tiempo de 15 minutos, ya que se trata de preguntar sobre el presupuesto para poder hacer las enmiendas necesarias para el buen fin de la discusión de presupuestos; no se trata de una comparencia de carácter general, sino de carácter presupuestario. Contesta el alto cargo correspondiente y hay una réplica de alrededor de cinco minutos del grupo o grupos que hayan pedido la convocatoria. Tras esa réplica, y antes de que responda el alto cargo, yo preguntaré si alguno de los grupos presentes que no hayan pedido la presencia del alto cargo quiere intervenir durante cinco minutos —lo mismo que el otro grupo— y, finalmente, el alto cargo responderá a todos.

La finalidad de estas comparencias es precisamente contestar a las dudas, a las preguntas que puedan hacer los grupos parlamentarios sobre el desarrollo presupuestario. Yo sé, y ésta es la doctrina que ha mantenido siempre esta Mesa, que basta el «Diario de Sesiones» para que la Administración, el Ministerio de Fomento vea cuáles son las preguntas realizadas, pero, a fin de poder actuar con más rapidez y eficacia, pido a SS. SS. que las preguntas que no sean contestadas directamente por el alto cargo, como ocurre a veces porque no tienen los datos —hay 72 horas para mandar la contestación—, se hagan llegar a esta Mesa por escrito. Así será mucho más fácil recibir la contestación en tiempo y forma, como es deseo del Presidente y de la Mesa.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (ABRIL MARTORELL), A PETICION DEL GRUPO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000280), DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 212/000246), DEL GRUPO VASCO (PNV) (Número de expediente 212/000220), DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION CANARIA (Número de expediente 212/000216) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expedientes 212/000202, 212/000207 y 212/000231).**

El señor **PRESIDENTE**: La regla general que hemos establecido para todas las intervenciones va a tener, como es habitual en esta comisión, una excepción en la comparencia del Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, don Joaquín Abril Martorell, a quien damos la bienvenida. Antes de comenzar las preguntas de los distintos grupos, va a hacer una breve exposición del presupuesto del ministerio —no sólo de su secretaría de Estado, sino del presupuesto del ministerio— para que se conozcan las líneas generales de este presupuesto.

Estas son las líneas generales de cómo se van a desarrollar estas comparencias. ¿Los grupos desean hacer alguna observación? (**Pausa.**)

No siendo así, tiene la palabra el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, don Joaquín Abril Martorell.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señoras y señores Diputados, atendiendo al Presidente de la Comisión, voy a procurar ser breve, pero, desde el ministerio nos ha parecido, puesto que las comparencias son sobre temas concretos, que sería conveniente que en alguna de ellas, y esta mía parecía la más apropiada, se hablase con carácter general.

Voy a centrarme en un solo aspecto: el tema de la inversión. Este es un ministerio básicamente inversor. Todos sabemos el tratamiento que ha tenido el capítulo 1, gastos de personal, en general, en estos presupuestos y, por tanto, no hay que hablar de eso, y también conocemos todos el tratamiento que ha tenido el capítulo 2, gastos corrientes, que ha sido de reducción generalizada. Por otra parte, el ministerio tiene una serie de transferencias regladas, como, por ejemplo, el contrato-programa de Renfe o las subvenciones al transporte hacia las islas, bien sea de personas o de mercancías, y, finalmente, hay una serie de inversiones que constan directamente y una serie de inversiones que constan indirectamente, a través de transferencias de capital. De manera que la sustancia del presupuesto del ministerio verdaderamente es de capital. Yo no tengo aquí el análisis de qué parte es de una especie ni qué parte de otra, sino que, al encontrarme en una Comisión de Infraestructuras, que, lógicamente, es una comisión especializada, voy a hablar de lo que sucede en una serie de sectores en relación con las inversiones.

Básicamente se puede afirmar que el presupuesto de 1997 respecto del presupuesto de 1996 ajustado —sufrió dos ajustes, uno con el Gobierno anterior y otro con el Gobierno presente—, sector por sector, es mayor. Voy a hablar brevemente de vivienda, puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles, no toco el problema de las transferencias a Renfe, que va a ser objeto de una comparencia específica, en la que se podrá profundizar en toda una serie de transferencias, inversiones propias, etcétera, que no se pueden desglosar aquí so pena de desviar la atención.

El presupuesto de vivienda, por ejemplo, es de 102.000 millones de pesetas, sensiblemente semejante al anterior. En el caso de aeropuertos, el presupuesto de inversiones es de 88.000 millones, casi 20.000 millones superior al anterior. El presupuesto de inversiones o adquisición de elementos por parte de puertos es de 61.000 millones, sensiblemente igual al anterior. El presupuesto de carreteras, programas 513-D y 513-E, que en el fondo van dirigidos a lo mismo, es de 315.000 millones y cuenta con 40.000 millones como transferencias de capital. El presupuesto 513-A, de infraestructuras de ferrocarriles, tiene 47.000 millones y cuenta con 60.000 millones vía transferencias de capital. Todos estos datos los he sacado de la memoria y otra parte de la sección 17, del libro rojo que se ha distribuido.

Pues bien, el presupuesto de carreteras, más el de ferrocarriles para 1997, sumándole estos componentes que acabo de describir, vía transferencias de capital, comparado con el presupuesto ajustado de 1996, se incrementa en un 11,7 por cien, según los datos que yo tengo. De manera que examinados los temas de viviendas, de puertos, aeropuertos y la suma de carreteras más ferrocarriles, no se puede decir que este ministerio, inversor por excelencia, esté en inferioridad de condiciones respecto de la realidad que vamos a tener en el año actual de 1996.

El peso de estas inversiones del ministerio, excluyendo puertos y aeropuertos, porque son entes públicos y no entran en este cómputo, es del 0,6 por ciento aproximadamente. Como es superior, como acabo de decir, al ajustado de 1996, el 0,6 por ciento sobre el PIB de 1996 se transforma, según los números de que dispongo, en un 0,63 sobre el PIB. Este es un dato fundamental.

Yo tengo aquí, de otro resumen, que el total de inversiones de las administraciones públicas es un 3 y pico por cien —no tengo la suma exacta—, del cual este 0,63 por ciento correspondería a las inversiones del ministerio, creo que excluyendo puertos y aeropuertos.

Este tipo de inversiones de fomento es, en muchos sentidos, distinto de otro tipo. Va directamente al sector de la construcción, que se está internacionalizando; debe de tener una base sólida en lo que se realice en este país y existe una continuidad muy razonable para las empresas de construcción, por lo tanto para la creación de empleo y para su aportación al crecimiento del PIB. De manera que nosotros entendemos —y ésta es la sustancia de lo que quiero decir— que lo importante del presupuesto para el Gobierno es la señal que se da en este presupuesto. La señal que se da es que a pesar de las restricciones, por todos conocidas, del déficit no financiero, con motivo de los ratios de Maastricht, es que hay un buen presupuesto de inversiones. Nadie puede decir, me parece a mí naturalmente que éste no sea un buen presupuesto de inversiones. Desde este punto de vista, entendemos que, en términos políticos y reales, ésta es la señal que hay que dar a la sociedad española de que el Gobierno no sacrifica la inversión, sabe el peso que tiene en su contribución al empleo y al crecimiento y, por consiguiente, que le ha dado el énfasis correspondiente. Sólo los que estamos en el ministerio sabemos lo que ha habido que trabajar este tema. No era fácil, era mucha la necesidad de recortes para bajar el déficit del 4,4, tengo entendido, al 3 por cien, pero esta señal se hará.

También quiero decir que cualitativamente, tal como acabo de expresar, tal vez demasiado apresuradamente, existe continuidad en todos los sectores. He aludido a puertos, aeropuertos, he hablado del tema de viviendas, carreteras y ferrocarriles. Ni se cierra ningún sector ni se ha distribuido un montante total de inversión. No. Cada uno de los sectores o subsectores inversores ha recibido lo que le corresponde.

Hay otra cosa fundamental, que es la siguiente. En este presupuesto se ha hecho una apertura a complementar la inversión estatal con componentes de aportación privada. Esto tiene dos sentidos, que es el signo de los tiempos. Tal como hemos explorado en otros países, lo

que voy a señalar seguidamente está siendo practicado en todos los países. En todos los países hay más demanda de infraestructuras de las posibles y se procura complementar con una serie de ingeniería infraestructural que cada vez se va pareciendo más a la ingeniería financiera. Se trata de una serie de métodos, por así decir, para conseguir que los ciudadanos, los votantes, tengan aquel tipo de servicios que demandan —en este caso en infraestructuras— y, al propio tiempo, pechar con presupuestos que, en general, están restringidos en todas las democracias, por razones obvias, pero más en los países europeos, cara a pasar más allá de las exigencias de Maastricht.

Nosotros creemos —yo al menos así lo expongo con esta convicción— lo siguiente. El montante de subvención a la construcción de viviendas, a los intereses y demás, es similar. Consideramos que la disminución de la tasa de interés que cabe esperar, en función de las expectativas cara el sostenimiento de la tasa de cambio de la peseta, conforme se acerque el punto crucial en el tiempo de Maastricht, hará que vayan convergiendo más las tasas de interés. Como todavía estamos separados, respecto del referente básico que son las tasas de Alemania, lo que cabe esperar, si tiene éxito la política del Gobierno, como es natural con la colaboración de todos los partidos y de la sociedad española lógicamente, es que vaya disminuyendo la tasa de interés. Por otra parte, se está elaborando una ley del suelo en el sentido de que el suelo en España por la tipología de las ciudades, por las razones que sean, tal vez por los conceptos existentes en los ayuntamientos, por razones diversas que yo desconozco, no es uno de los más baratos que existan. Esta es una cuestión sorprendente en un país que si de algo dispone es de suelo, dada su densidad. Esto con carácter de promedio y no localizado en cada ciudad.

Lo que cabe esperar de una ley del suelo, en la medida en que tenga éxito, es que también disminuirán los precios del suelo. La concurrencia con un mismo montante de aportaciones dinerarias para sufragar este tipo de actividad de construcción de vivienda, junto con el esperable mantenimiento o disminución de la tasa de interés y con una ley del suelo que ya veremos sus frutos y para eso está pensada, será que registre una aportación mayor y creciente al PIB, con una mayor demanda privada y, por consiguiente, complementando la iniciativa estatal venida de tiempo atrás.

En el caso de aeropuertos tenemos algunas limitaciones. Se está trabajando intensamente en el de Barajas, del que ya se debía haber comenzado su ampliación hace algunos años. Por ello, tanto desde este punto de vista como de una ampliación, que se tendrá que emprender en algún momento, del de Barcelona, así como una serie de trabajos en marcha, hace que la cartera de pedidos propios, por así decir, de aeropuertos sea creciente en los años venideros. Por otra parte, como Aeropuertos es un ente público que se paga sus infraestructuras y debido a que tiene ingresos propios goza de una capacidad de endeudamiento, no cabe esperar que en tiempo futuro esta magnitud de inversiones de Aeropuertos pueda tender a disminuir.

El caso de puertos es similar, con cifras no muy distantes de las anteriores, pero está en unas circunstancias, con independencia de cómo se realice la gestión y demás, en que está abundando, incrementando y tomando cuerpo una logística en la que el puerto es un punto verdaderamente crucial, pero uno más, de la cadena logística. Lógicamente, esto dará lugar a una constancia o incluso a un incremento de inversiones.

En este sentido, existe otra cuestión de sinergia —yo no lo llamo colaboración sino que va más allá, es una sinergia real para el país— entre el presupuesto del Estado y la iniciativa privada, que son las autopistas. Está previsto, pero no está concluido, licitar o sacar a concesión algunas autopistas. Hace veintitantos años se han ido añadiendo en un par de oleadas una serie de autopistas. Ahora hay una autopista más reciente, pero entonces las autopistas comenzaron por los lugares de mayor rentabilidad y, naturalmente, conforme se van haciendo, se van sacando autopistas o concesiones con menor rentabilidad probable. Lo que sucede es que conforme aumenta el nivel de vida de España y conforme aumenta la economía, lógicamente, hay más complejidad en las relaciones, se incrementan como consecuencia los tráfico y pueden ir apareciendo mejores rentabilidades donde antes no las había. En este sentido, teniendo en cuenta la situación económica de las concesiones existentes, los niveles de tráfico y la complejidad con que se realiza el tráfico en las ciudades principales, creemos que se puede sacar alguna autopista a concesión. Naturalmente, esto es una ocasión que se presenta cada equis años. Estas oleadas de autopistas no se producen todos los años y a nosotros nos parece que, coincidente con la problemática de Maastricht en este punto del tiempo, se puede intentar algo en este sentido.

En la ley de acompañamiento, y en esta línea, también se ha señalado un posible alargamiento del plazo concesional, lo que creemos que puede tener su impacto a los efectos de esa rentabilidad que con un plazo más limitado concesional podría no tenerla. De todas formas y como es natural, esto tendrá que ser objeto de un análisis cuidadoso, pero creemos que aquí hay otra posibilidad de incremento de aportación o de sinergia, como digo, entre el presupuesto del Estado y las iniciativas privadas.

Se ha diseñado también en la ley de acompañamiento un ente público gestor de infraestructuras. Este gestor de infraestructuras, de acuerdo con toda la doctrina que nosotros conocemos en cuanto a los cómputos de Maastricht y demás, está diseñado de tal manera que tendrá sus ingresos propios, que es la condición fundamental por parte de la Comisión de Bruselas para que no sea considerado inversión no financiera y computase a los efectos del déficit. Por tanto, es un método legítimo —que tengo entendido que practican también otros países— cuyo ente en la gestión de infraestructuras ferroviarias es susceptible de aportación de financiación privada de diversos modos, de manera que nosotros creemos que esta es la apertura de otra fuente posible de sinergia y de colaboración.

Por otra parte, y voy terminando —como en mis tiempos, cada vez que le llamaban a uno la atención se decía: termino, señor Presidente—, en el tema de las comunica-

ciones creemos que todo el trabajo importantísimo, a nuestro juicio naturalmente, que está haciendo el ministerio para afrontar la liberalización del sistema, las cuestiones del segundo operador, las cuestiones de frecuencia modulada, los temas de televisión por satélite, los concursos de cable, etcétera, no constituirán cuestiones de construcción —se ve por su mismo enunciado—, pero también aquí se avizora una segura aportación de inversiones en los meses próximos y en el año siguiente.

En resumen, creemos que este presupuesto del Ministerio de Fomento, básicamente inversor, con un tipo de inversión que va más directamente a la actividad que otras inversiones —que algunas otras, no todas naturalmente— de otros ministerios, de alguna manera es la señal para el sector de la construcción; es una señal importante para el empleo y para los sindicatos; el Gobierno ha hecho todos los esfuerzos para que sea un presupuesto muy razonable, un presupuesto que se incrementa respecto de las cifras disponibles para 1996 y, sobre todo, que por una serie de coincidencias, o habiendo hecho coincidir en el tiempo estas oportunidades que ha descrito para vivienda, para carreteras, para autopistas y todo lo que he dicho, el gestor de infraestructura y comunicaciones, probablemente fecundará en 1997 y son acciones que no terminan en 1997 que seguirán en 1998, y es posible que el año 1998 sea un año más difícil presupuestariamente que lo pueda ser el año 1997.

Por circunstancias y por diseño se ha planteado un presupuesto que nos parece que es bueno para la coyuntura española; atiende a Maastricht, atiende a la continuidad de los trabajos, da una señal inversora y da una señal para la sinergia de la llamada sociedad civil, los inversores privados, etcétera, de manera que creemos que será una contribución en 1997, no cuantificable en este momento —siempre es especulable pero no cuantificable con la misma precisión que en un presupuesto— pero que puede seguir surtiendo efectos en 1998 y que seguramente será lo que más nos beneficie y quizá lo que más falta nos haga en su momento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado, por esta exposición global del presupuesto del Ministerio de Fomento.

Comenzamos ahora lo que sería la comparecencia específica del Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes y quiero señalar —lo saben todos ustedes pero para que conste— que las preguntas que se puedan dirigir al Secretario Técnico de Transportes, al Director General de Carreteras, al Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, al Director General de la Marina Mercante y al Presidente de FEVE están incluidas en las que deben dirigirse al secretario de Estado.

Esta comparecencia ha sido pedida por los grupos Socialista, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, Vasco, de Coalición Canaria y por tres Diputados distintos dentro del Grupo Mixto. Por orden de mayor a menor, como solemos hacer en las comparecencias, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado, al cual aprovechamos, ahora que somos ya sólo Comisión de In-

fraestructuras y no de Infraestructuras y Medio Ambiente, para darle la enhorabuena por el nombramiento dentro de su grupo.

El señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** Muchas gracias, señor Presidente, por su felicitación. Es bien sabido que el hombre es el único animal que tropieza varias veces en la misma piedra y es lo que ha ocurrido en mi grupo parlamentario. Gracias también al señor secretario de Estado por su comparecencia. Le damos la bienvenida en su nueva faceta como miembro del Poder Ejecutivo; lo fue muchos años de esta Cámara y todos guardamos un grato recuerdo de él.

Hay una identidad previa con lo expuesto por el señor secretario de Estado. Bien sé que este no es un turno de debate sino estrictamente para mejor conocimiento de los contenidos de estos presupuestos, pero me quiero referir, siquiera sea de manera breve, a algunos contenidos de la intervención con que se abre esta sesión.

Nosotros coincidimos plenamente, y lo hemos demostrado a lo largo de muchos años, en que el Ministerio actualmente de Fomento es un ministerio básicamente inversor, cuyo objetivo es la producción de bienes y servicios que faciliten la economía y que tienen una incidencia importante en el sector de la construcción y, por tanto, en el empleo.

Lo primero que tenemos que decir es que, desde este punto de vista, y luego me extenderé en ello con más profundidad, los presupuestos de este año no cumplen ese objetivo. Y no cumplen ese objetivo porque, si bien es cierto que el presupuesto es comparable en sus grandes magnitudes al presupuesto inicial del año anterior, no es menos cierto que algunas innovaciones contables dentro de este presupuesto desvirtúan extraordinariamente la capacidad inversora del ministerio. Casi el 25 por ciento de esa capacidad de inversión se encuentra en la nebulosa de lo posible, en un capítulo de activos financieros, que no de transferencias de capital, como he creído entender al señor secretario de Estado, y, por tanto, con expectativas de inversión que cuajarán o no en los próximos años. Lo cierto es que las inversiones reales descienden, según los datos que ustedes mismos nos dan, en 124.000 millones de pesetas; uno encima de otro, señor secretario de Estado. En carreteras, 102.000 millones, de los cuales 49.000 millones son para autovías, 35.000 millones en nuevas carreteras, 25.000 millones en actuaciones urbanas y 22.000 millones en ferrocarril, todo ello como inversiones de la dirección general correspondiente.

Es difícil que un presupuesto que contiene ese recorte importante en la inversión directa pueda favorecer la creación de un sector, que este año tiene un descenso en la obra pública visitada del 35 por ciento, que llega al 47 por ciento en carretera, aunque tengo que reconocer, por no ocultar ningún dato, que en ferrocarril el incremento es del 140 por ciento. Pero el conjunto de las inversiones de este ministerio, que usted llama y nosotros coincidimos en que es inversor, desciende en la friolera de 124.000 millones de pesetas. Por tanto, la señal que ustedes quieren enviar a la

sociedad, a los agentes económicos, a los sindicatos, a la construcción, creo que es de preocupación porque el escenario —usted mismo lo ha anticipado— que se adivina para el próximo ejercicio es todavía más duro que el presente.

Nuestra valoración, por tener una respuesta de cortesía a la introducción que ha hecho el señor secretario de Estado, es que los presupuestos no cumplen su función básica de ser parte del motor de la creación de empleo, de la actividad económica, y que no va a producir los bienes y servicios que la sociedad necesita para incorporarnos a la Unión Económica con un stock de capital público que nos permita estar en situación de competitividad con los territorios de nuestro entorno. Lo más importante de estos presupuestos es que lo decisivo no está en ellos, sino en la ley de medidas fiscales que lo acompañan, que vacían el presupuesto. Por lo menos tendremos la satisfacción de que en los próximos años los presupuestos de Fomento en esta Cámara se podrán sustanciar en cinco minutos de intervención porque las grandes inversiones en carreteras y en ferrocarril, que son las que quedan sustancialmente en el núcleo del presupuesto, estarán completamente ajenas al conocimiento de esta Cámara, fuera del control presupuestario y con la exclusiva competencia, como después tendré ocasión de decir, del Consejo de Ministros, sin que nos enteremos dónde, cuándo ni por qué ni en qué cantidad se acometen inversiones muy importantes en los dos sectores básicos del transporte.

Abren ustedes el campo de las inversiones a la iniciativa privada. Nos parece bien. Nos parece que en momentos como éste, donde hace falta un cierto rigor presupuestario, en los que la demanda de infraestructuras es exclusivamente creciente por parte de la sociedad, la fiscalidad no da lo suficiente como para poder atender esa necesidad. Por tanto, es una línea de actuación que en principio no nos parece mal, salvo que yo creo que ustedes la aplican, como he dicho antes, como un elemento para *cortocircuitar* al Parlamento y como un elemento de vaciamiento de los Presupuestos Generales del Estado en una pretensión obsesiva de adelgazar el Estado, que no dudo que lo adelgacen, pero el poquito que les quede va a ser gestionado directa y exclusivamente por el Consejo de Ministros con ausencia absoluta de intervención por parte de las Cámaras legislativas.

Finalizada esta pequeña introducción de respuesta o de contestación a algunos matices que ha hecho en su presentación, me quiero referir a los programas que son de su responsabilidad de gestión en el ministerio o que, sin ser de su responsabilidad directa, la Mesa de esta Comisión ha decidido que se acumulen en su intervención las cuestiones relativas a estos programas. Vamos a empezar por el 500-D, dirección y servicios generales del ministerio.

Nos parece extraño que, manteniendo el capítulo 1 en términos constantes, 12.400 millones en 1996, 11.800 millones en 1997, es decir, manteniendo la misma infraestructura, el mismo personal, las mismas oficinas, los gastos corrientes puedan disminuir en 3.000 millones de pesetas. Queremos que nos lo aclare porque tenemos la impresión de que a alguien le faltará teléfono, o papel, o asesoría ex-

terior, o estudios que se encargan fuera de este ministerio porque como digo, manteniendo la estructura básica que conforma este programa en cuanto a personal y en cuanto a funciones, no parece posible, más allá de la voluntad que tenga el Gobierno de hacerlo, recortar en casi un 50 por ciento los gastos corrientes de este programa.

Las transferencias corrientes a empresas privadas aumentan en 1.000 millones. De 239 millones a 1.239 millones. También quisiéramos que nos explicase ese incremento de casi el 600 por ciento de las transferencias a empresas privadas. Queremos que nos aclare esa nueva figura que ustedes crean, que son activos financieros, que usted los trata como transferencias de capital y, por tanto, las engloba dentro de los gastos de capital del ministerio, así como de las inversiones de esos 100.000 millones de pesetas. ¿Cómo se van a gestionar esos 100.000 millones de pesetas? Ya sé que la ley o este programa en concreto, el 511-D, dice que 60.000 millones serán para actividad ferroviaria, supongo que para financiar al GIF en la construcción de la línea de alta velocidad con Barcelona, y 40.000 millones para carreteras. Queremos conocer cómo se va a gestionar ese importante volumen de dinero —100.000 millones de pesetas— que las Cortes van a poner en sus manos, señor secretario de Estado. Porque no sabemos para qué, ni con quién, ni en base a qué acuerdos, a qué convenio, a qué corresponsabilidad de la iniciativa privada se puedan impulsar esos 100.000 millones para inversiones. Queremos que nos lo explique porque no es baladí. La otras dos preguntas que le he hecho sobre este programa 511 pueden carecer de mayor interés, pero debe ser objetivo irrenunciable de esta Comisión saber qué se va a hacer con 100.000 millones de pesetas, más allá de la escueta definición de que 60.000 millones irán para el ferrocarril y 40.000 millones para las carreteras.

Entramos después en el programa 513-A, de infraestructura del transporte ferroviario. Aquí mantienen ustedes las transferencias de capital al conjunto de Feve más Renfe, pero la inversión directa del ministerio baja en 22.000 millones de pesetas. Esto, unido a otros recortes que efectúan ustedes en transferencias corrientes a Renfe, nos permite sospechar, cuando menos, si no afirmar, a la espera de las milagrosas consecuencias de la creación del GIF, que la política ferroviaria que ustedes inician es una política contraria a los vientos generales que corren en todos los países del entorno, a los que usted se ha referido.

Y lo hacen ustedes en cosas importantes. Lo hacen ustedes disminuyendo 11.000 millones de pesetas en duplicación de vías del corredor mediterráneo, que es ahora, como lo era cuando gobernábamos nosotros, uno de los puntales básicos de la política ferroviaria y una de las urgencias más importantes de este país. Lo hacen ustedes disminuyendo 7.000 millones en renovación de vías, es decir, descapitalizando a Renfe y, por lo tanto, creando la oportunidad de negocio si el GIF al final tiene también la adjudicación de las labores de mantenimiento de la vía del ferrocarril, como se parece deducir del contenido de la ley de las medidas fiscales. Por lo tanto, explíquennos ustedes cómo se compatibiliza la creación de una segunda Renfe, la oportunidad de negocio para los particulares, que vemos

muy bien, que no nos preocupa. Pero con lo que no estamos de acuerdo, y es por lo que presentamos nuestra protesta y nuestra enmienda en su momento, que estará destinada al fracaso probablemente, es que esto se haga a expensas de disminuir la intervención del sector público en un sector de transporte que es integrado, señor secretario de Estado. Las técnicas de competencia que se aplican en la carretera no se pueden aplicar al transporte ferroviario, porque es un transporte integrado, donde la infraestructura y la explotación de la misma, salvo en el Reino Unido y en Suecia, como luego tendré ocasión de explicar, se hacen de una manera conjunta. Ustedes adelgazan la intervención del Estado, rompen el esquema de integración en la explotación de los ferrocarriles y con los fondos que se liberan de eso y de la reducción de las transferencias crean ustedes un ente público, bien es cierto, por el artículo 6.5 de la Ley General, que va a asumir importantes competencias de las que tiene ahora Renfe encomendadas.

Programa 513-B, subvenciones y apoyos al transporte terrestre. Aquí el caso es más grave porque ustedes disminuyen las subvenciones de explotación por déficit estructural de explotación a Renfe en 34.000 millones de pesetas y lo hacen además infringiendo lo establecido en el contrato-programa de Renfe, de manera que estos 34.000 millones de pesetas menos que se transfieren a Renfe para gastos corrientes, los tienen ustedes que compensar autorizando en la ley de presupuestos un endeudamiento de Renfe 31 de diciembre contra 31 de diciembre, de 32.000 millones de pesetas. Esto es, si me permite, señor Abril Martorell, un artilugio contable. Hoy viene en la prensa muy claramente dicho que Alemania, como país nuclear de la futura Unión Europea, va a mirar con lupa las trampas presupuestarias de los países que pretenden acceder a la moneda única. Me parece que en ese examen lo vamos a tener difícil, porque supone desviar déficit público a deuda de Renfe, con aval del Estado, y, por tanto, no se contabiliza como déficit público y no incrementa la deuda. Pero el precio de eso es que Renfe, que recibe 34.000 millones de pesetas menos y a la que tampoco le financian los 30.000 millones de pesetas de saneamiento financiero que está previsto en el contrato-programa, al final verá engrosado en una cantidad importante el billón 200.000 millones de pesetas de deuda que tiene en estos momentos.

Al lado de esta situación caótica, insostenible, de la compañía Renfe, alientan ustedes la creación de un órgano gestor de infraestructuras ferroviarias que se quedará con lo más cremoso, con todas las nuevas infraestructuras que se vayan construyendo y con la explotación de aquellas que sean más rentables, incluso con el mantenimiento, poniendo en peligro, porque lo hacen en régimen de derecho privado, de más de 10.000 trabajadores de Renfe que se ocupan del mantenimiento de las vías y produciendo un choque frontal de conflictos y de intereses entre una empresa cuya cultura empresarial debe ser el mantenimiento de las vías y otra empresa cuya cultura empresarial es la explotación de los ferrocarriles que circulan por esas vías.

En Inglaterra esto ha provocado un choque importante entre British Railways y Railtrack, de manera que ya están negociando un acuerdo entre la empresa explotadora de los

servicios y la empresa dueña de la infraestructura para volver a inventar la Renfe inglesa, la British Railways. De manera que vamos en sentido contrario y desde luego creemos que la separación es absoluta. Otra cosa es la separación contable, que es lo que piden las directivas de la Unión Europea. No piden la separación orgánica y estructural en dos negocios diferentes de las infraestructuras y de las explotaciones; exigen la diferencia contable y dejan como optativa la creación de dos empresas. Pues bien, la creación de estas dos empresas, como ustedes proponen, nos va a llevar a una disminución importante de la seguridad y el mantenimiento en Renfe, porque el mantenimiento se hará desde la óptica de la empresa que debe obtener beneficios y ésta no es la mejor manera de enfocar el mantenimiento de la red ferroviaria. En fin, explíquennos ustedes cómo puede salir Renfe de la situación en la que se encuentra, de un agujero, de una insuficiencia presupuestaria que ustedes le crean de más de 60.000 millones de pesetas.

El programa 513-C, de ordenación e inspección del transporte terrestre, tiene sugerencias de tono menor y no merece la pena que nos detengamos en él.

Pasamos a la creación de infraestructuras en carreteras. Comparando el presupuesto 1996 contra presupuesto actual, la disminución de inversión nominal sería de 52.000 millones de pesetas, pero realizado de 1996 sobre previsión de 1997, según la información que consta en el programa 513-D, remitido por ustedes a esta Cámara, es, como le he dicho antes, de 102.000 millones de pesetas. Son muchos millones de pesetas, señor secretario de Estado, en una función, la de transporte, que es crítica en el desarrollo de las economías de los países y en el equilibrio territorial. Es crítica.

El conjunto inacabable de entes que crean ustedes en la ley de medidas fiscales permitirá —viene al hilo de la cuestión— o impedirá desarrollar una política de infraestructura que sea equilibradora regionalmente porque esto, para la iniciativa privada, señor secretario de Estado, son externalidades. No es objeto de su negocio y, por lo tanto, son factores que no van a ser tenidos en cuenta. La garantía de que lo fuesen sería el control parlamentario de esas sociedades, pero ustedes no son partidarios de eso, según demuestran en la ley que han presentado.

En el programa 513-D, creación de infraestructuras de carreteras, pasan cosas raras. Casi todas son más caras, un 10 por ciento más caras que hace un año. Explíqueme cómo ha sido eso posible. Unas inversiones aparecen, como es lógico, y otras desaparecen. Entre las que desaparecen me quiero referir muy concretamente a algunas de las actuaciones contenidas en el plan PAC, Plan de actuaciones, urgentes, prioritarias, en carretera, que ustedes remiten al año 2000 pintando inversiones simbólicas para que no se les enfade el personal. El caso que más conozco es la autovía que une Huelva con Portugal, 28.000 millones de inversión, para la que el Gobierno socialista había previsto 4.000 millones y ustedes le dejan 66,3 millones. Lo dejan ahí pintado, como un mensaje a la gente —de estos que les están saliendo tan mal, por desgracia, en los últimos tiempos— de que no desespere, de que se hará, en su momento.

Lo mismo ocurre con la autopista del Cantábrico y con algunas importantes, pero de la que quiero respuesta concreta es de la autovía de la Plata, porque es una autovía estructural, es una autovía que integra estos territorios, de muy difícil acceso y comunicación hoy en día, desde luego muchísimo más importante que otras de las autovías nuevas que aparecen con consignaciones importantes, a las que no me voy a referir por no crear el discurso del agravio comparativo, pero sí quiero que me explique por qué cae la autovía de la Plata. ¿Cómo se puede caer de los Presupuestos Generales del Estado una autovía que conecta siete millones y medio de andaluces, más los extremeños, más Castilla, etcétera, con el norte de España, en una política que se define, como usted ha hecho, impulsora de la riqueza, del desarrollo y de la creación de empleo?

En conservación y explotación de carreteras, tengo que reconocer que ustedes hacen un esfuerzo importante al mantener las inversiones prácticamente en los mismos términos nominales de hace un año, en torno a los 70.000 millones de pesetas. Es poco; también era poco con nosotros. Tendremos que encontrar la fórmula para aumentar los créditos consignados al mantenimiento del importante stock de capital público que se va produciendo, pero tengo que reconocerles que ustedes, dentro de la austeridad y de los tajos que han pegado en otras cuestiones, hacen un esfuerzo importante de mantenimiento.

Subvenciones al transporte marítimo, programa 514-D. También queremos saber por qué se duplican las transferencias corrientes a familias. En 1996 había alrededor de 600 millones de pesetas y se pasa, prácticamente, a los 1.200 millones para 1997.

En cuanto a regulación y supervisión de aviación civil, para lo que mantienen ustedes el presupuesto en términos monetarios, no tenemos nada que decir. Pero sí respecto al programa 515-D, de subvenciones y apoyo al transporte aéreo, donde la subvención a los ciudadanos de Baleares, Canarias y Melilla que viajan a la Península, o que viajan entre las islas en el caso de los archipiélagos, pasa de 8.600 millones a 11.603 millones, es decir, 3.000 millones más. Sé que había un déficit en esto, sé que se corrigió con el Decreto-ley 12/1996, en el que metieron ustedes todo lo que pudieron encontrar y algo más, pero ese déficit no llegaba a los 3.000 millones, en 14 años. Por tanto, no parece que haya que aumentar en un solo año la cantidad en el importe de la insuficiencia presupuestaria de los 14 años anteriores, salvo —y por eso se lo pregunto, sin ninguna maldad— que ustedes hayan cambiado los criterios de subvención a las tarifas, y por tanto los porcentajes de las tarifas que se subvencionan con cargo a este presupuesto.

Por lo que se refiere a los programas de su gestión directa o los que han sido acumulados a su comparencia, no tengo más que decir. Quiero entrar, señor Presidente —le ruego perdone el abuso de mi extensión—, en lo importante: en la innovación. Ustedes han planteado aquí unos presupuestos inerciales —salvo esos 100.000 millones que se inventan para compensar la caída de las inversiones en algo más de 100.000 millones—. Pero su intención política, su voluntad política, su concepción política de la función transporte y de las infraestructuras no está,

como decía antes, en los presupuestos sino en el socorrido recurso a la ley de medidas fiscales que acompañan a los presupuestos, y aquí inventan ustedes de todo. Claro es que, conocida la personalidad de algunos de los miembros que formaron la comisión para asesorar la intervención del capital privado en las inversiones en infraestructuras, podemos concluir que el resultado es incluso modesto, porque podíamos esperar algunas sorpresas de rango superior.

La primera que encontramos es la de los contratos de obra llave en mano, que es otro artilugio para transferir el déficit, hacer que las empresas carguen en sus archivos con todas las inversiones que hagan, y cuando termina la obra, se tiene que producir el pago por parte de la Administración pública. En el artículo 124 de la ley que define esta nueva modalidad de contratación llave en mano, ustedes dicen que el Estado se compromete a pagar la obra en el momento de su terminación. Pero en el punto 7 de este mismo artículo dicen ustedes que, no obstante, se podrá autorizar para que el Gobierno pague esa obra hasta en diez anualidades. Quiero saber cuál será el supuesto aplicable de hecho. Por ejemplo, ¿la Administración pagará los 175.000 millones de las autovías gallegas cuando se termine la obra? ¿Qué infarto nos espera a quienes no podemos encontrar con que se nos diga: Este año no hay presupuestos porque los 175.000 millones de las carreteras, más los ferrocarriles, más los puertos, más las viviendas van todos a pagar una obra. Si, de hecho, la opción que yo creo más razonable es la del punto 7 —es decir, pagar hasta en diez años—, ¿no le parece que eso va a encarecer los intereses de manera considerable y, por tanto, el coste total de la obra? ¿Qué ventaja representa sobre la financiación con deuda pública a diez años, más allá, insisto, del recurrente artificio contable de quitar todo aquello que pueda gravar el déficit y la deuda, para prestarles a los colegas alemanes los menos argumentos posibles que dificulten la entrada de España en la Unión Monetaria?

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le ruego que vaya acabando, porque lleva algo más de 15 minutos.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Comprenderá, señor Presidente, que para hablar de un billón 103.000 millones de pesetas necesito tiempo. Pero tiene razón, no nos podemos alargar.

¿Por qué se eximen los expedientes de contratación, llave en mano, de lo dispuesto en el artículo 68.2 de la Ley de Contratos del Estado y de lo establecido en el 66.3 y en el 70.4 de dicha Ley? ¿No es suficiente con hurtar el control parlamentario de estos nuevos contratos llave en mano? ¿También hay que hurtar su control a la ley? ¿Por qué eximen ustedes de la Ley de Contratos del Estado? Para terminar, aunque sea de una manera un poco inconexa, le pregunto: Para 1997, ¿hay alguna previsión de aplicación de esta fórmula? Creo que alguna debe existir —no sé si me lo dirá o no— porque, cuando ustedes han incluido esto en la ley de medidas fiscales, alguna deben de tener.

En el artículo 132, ustedes modifician la ley de autopistas con objeto de conseguir una rebaja de peajes a cambio de extender el plazo concesional hasta los 75 años, en lugar de los 50 actuales, creo recordar. Debo decirle, señor secretario de Estado, desde el punto de vista político, que nos parece que los españoles ya hemos pagado suficiente a través del seguro de cambio, que seguimos pagando todavía, y que supera el centenar de miles de millones de pesetas, estas inversiones privadas, como para que, ahora, los usuarios tengamos que asumir también un mayor período en la concesión. Pero lo que no entiendo de ninguna manera es que entre los beneficios que ustedes ofrezcan a los concesionarios esté el de explotación de las estaciones de servicio, de centros de transporte integrado y aparcamientos que se encuentren dentro del área de influencia de la autopista, que se definirá reglamentariamente. ¿Es como yo pienso o es una manera sesgada de ver las cosas, que todas estas instalaciones que estén próximas a las autopistas, hasta límites que se definirán en un reglamento, van a ser transferidas, en su gestión y en su explotación, a los concesionarios? ¿No es suficiente alargar el período de vigencia de la concesión hasta 75 años? ¿Hay que compensarles aún más? Por no hablar de los anticipos reintegrables o créditos subordinados, que figuran en la modificación que se introduce en el artículo 13, f). O sea, que les damos 25 años más, les damos la explotación de los servicios de aparcamiento, estaciones de servicio, centros de transporte, en una indefinida área de influencia de la autopista, y además el conjunto de los ciudadanos, usuarios o no de las autopistas, a través de anticipos o de créditos subordinados, tienen que colaborar en la financiación y en el mantenimiento del equilibrio financiero de la explotación. ¿Hay alguna previsión concreta de modificación de las concesiones actuales o qué autopistas se van a sacar en este régimen concesional nuevo?

En un segundo turno, señor Presidente, por no abusar y respetar el espíritu de lo que me ha indicado, me referiré a la insólita propuesta del Gobierno de crear una o varias sociedades estatales —una o varias— destinadas a la construcción de infraestructuras de carreteras, dentro de lo establecido en el artículo 6.º.1 de la Ley general, y a la creación del GIF —aquí son más concretos, aquí no hablan de uno o varios, dicen que solamente una—, acogida al artículo 6.º.5 de la Ley general y que será el encargado de descapitalizar Renfe, de herir de muerte a la intervención pública en el sector del transporte por ferrocarril, y ya veremos cómo salimos de ahí.

Solamente y para terminar decir que si hubiesen utilizado de manera prudente, incluso paulatina, todos estos recursos extrapresupuestarios, a lo mejor no solamente nosotros, sino el país y ustedes mismos en el ministerio podrían digerir la cantidad de revoluciones administrativas que están introduciendo en el sector de la construcción de infraestructuras. Dudo mucho que el ministerio tenga capacidad de digerir todas estas reformas, de desarrollarlas, y el resultado final, en contra de lo que me consta es su voluntad, será producir, al menos durante 1997, un parón irreparable en la construcción de infraestructuras en España.

Nada más, señor Presidente, muchas gracias y me disculpo por la extensión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Muchas gracias por su comparecencia, señor secretario de Estado.

Creo que sería muy fácil, incluso revisando intervenciones de años anteriores, leer las intervenciones del Partido Popular, hoy en el Gobierno, en las que, con inversiones similares a las de este año, se hacían unas críticas durísimas precisamente por la falta de inversión suficiente en infraestructuras. Yo remitiría a la lectura del «Diario de Sesiones» de años anteriores. Por tanto, no podemos compartir la evaluación de que estos presupuestos son ilusionantes, no pueden serlo, en la medida que son básicamente continuistas con los nonatos del año pasado pero, al mismo tiempo, incluso van más allá, con un nuevo ajuste y una reducción superior en las inversiones reales. Por consiguiente, en mi opinión, no ilusionan a nadie, no son impulsores de creación de empleo, al mismo tiempo les falta bastante rigor y seriedad, y se ha reconocido ya incluso en su propia intervención.

Aquí hay un elemento mágico, que se llama Maastricht, en el cual todos los gobiernos en este momento quieren estar, pero, al mismo tiempo, todos hacen trampas para estar, y esto se reconoce incluso literalmente en algunos textos de la ley de acompañamiento, como comúnmente la llamamos, donde la creación de este tipo de entes y otro tipo de artificios contables a lo que llevan en definitiva es a que, como todo el mundo engaña, vamos nosotros también a ocultar una parte de los problemas, una parte de la deuda, y así podremos estar todos muy felices el año que viene diciendo que hemos cumplido los criterios de convergencia. Ahora bien, yo creo que lo que se hace, en definitiva, es simplemente transferir el problema a años sucesivos, y me alegro de que se reconozca por primera vez que el año 1998 lógicamente va a ser todavía mucho más duro, que este año es la segunda etapa de un ajuste pero que nos vienen años más difíciles. Sólo hay que ver lo que se hace con los distintos mecanismos, que es simplemente aplazar los problemas, en unos casos por la vía de obligar a las empresas públicas en todos los sectores, no solamente en el de las infraestructuras, a que se endeuden, no respetando los contratos-programa en vigor y, por tanto, aumentando sus gastos financieros, y mañana Dios dirá, es decir, ya veremos qué pasa en años sucesivos.

Lo mismo sucede, en mi opinión, con los mecanismos de alargar las concesiones, que se utilizan también ya sistemáticamente en otros ámbitos, como es incluso en concesiones sobre el agua, etcétera, con lo cual compadezco también a los futuros gestores o a nuestros nietos, porque se van a encontrar con un embolsamiento tremendo de problemas aplazados que pueden de momento resolver aparentemente, o salvar la cara, los gobiernos actuales pero desde luego en muchos casos, no quisiera estar en el pellejo de los futuros gestores. A esto se suele recurrir bas-

tante, y es algo muy simple, es cambiar deuda a corto por deuda a largo plazo, luego se le viste y se le llama de muchas maneras, pero en el fondo no deja de ser eso.

Yendo a cosas más concretas, en las nuevas agencias de infraestructuras por ejemplo, la de ferrocarriles en particular en primer lugar, reiteraría algo que ya se ha dicho. Primero, nos preocupa la posible utilización para esa separación no ya contable, sino de gestión de la infraestructura, cuando en un debate en el que tuve oportunidad de estar en aquellos años, puesto que yo estaba entonces en la Comisión paritaria del Ferrocarril en Bruselas, en representación de los sindicatos, y quedó bastante claro que el criterio general no era ir a una separación física y jurídica, de la infraestructura de lo que es la explotación, sino que en todo caso era una separación contable de imputación de costes para, en teoría, poder gestionarlo mejor. Esa es la línea que utilizan, por ejemplo, Francia y otros países en este momento. Además había experiencias, hoy ya puestas en marcha —creo que en su día de manera precipitada—, como la experiencia de las unidades de gestión en Renfe, que también tenían un problema fundamental, y es que en esa separación contable de unidades de gestión al final había una pregunta última, y era quién carga con los costes reales. Todo el mundo quería las unidades de gestión de ingresos, pero nadie quería las de gastos y, además, en este tipo de empresas, lógicamente, al subdividir las empresas en tantas unidades lleva a que al final la conclusión es que resulta más barato y crea menos déficit no transportar nada que transportar, y éste es uno de los problemas que tienen también este tipo de operaciones.

Se dice que es un mecanismo aparentemente aceptado de momento para no computar deuda, porque se supone que tiene ingresos propios. Yo pregunto: las empresas privadas que se suponen van a participar en estos organismos, ¿van a trabajar gratis? ¿Los ingresos salen simplemente de las aportaciones, que este año se estiman en torno a 60.000 millones, para una, y 40.000 para otra, que son del Estado? Yo celebro que, cuando sea posible, haya colaboración con la empresa privada para buscar mecanismos que faciliten adelantar obras que de otra manera no se podrían hacer, pero no olvidemos una cosa: que las empresas privadas piden garantías financieras que tiene que avalar el Estado, que suelen encarecer los costes finales, y por tanto nadie regala nada. En todo caso, dilatamos el problema financiero y lo que podemos hacer es anticipar durante un tiempo, porque todas estas operaciones tienen también unos límites por la capacidad de endeudamiento de las empresas privadas o las propias posibilidades de avales que pueda tener el Estado por sus distintas fórmulas. Por tanto, creo sinceramente que es un mecanismo que puede dar algunos resultados a corto plazo, pero que en un horizonte a medio y largo plazo volveremos a encontrarnos de frente con la deuda y con los problemas.

Ya se ha citado aquí, por ejemplo, cómo en Renfe en este momento se supera el billón, entre otras muchas cosas —errores de gestión o falta de aportaciones del Estado— por la falta de concepción, que no tenemos en nuestro país y que tienen en otros países, de considerarlo como un servicio público esencial que tiene una serie de costes que no

se computan por ejemplo a las carreteras, como es todo lo que lleva el tráfico en su entorno. Sin embargo, este tipo de operaciones, como la que se reitera una vez más y no es nueva, de no cumplir el contrato-programa, de no transferir los fondos a las empresas públicas, lo que hace es aumentar los costes financieros de Renfe, que en este momento casi son equiparables ya a los gastos de personal. Por tanto, no se aborda de verdad ese problema. En su momento, cuando yo estaba en los sindicatos, apostamos y creímos en el contrato-programa porque creíamos que el Estado iba a cumplir rigurosamente, año tras año, los compromisos que adquiriría con las empresas públicas. Esto no ha sido así y se sigue en la misma línea.

En cuanto a los ferrocarriles llevamos años con unas inversiones insuficientes para conservar lo que es la red básica ferroviaria. Si no computáramos lo que han sido inversiones en alta velocidad, veríamos que las inversiones en ferrocarril no eran suficientes ni para los mínimos de calidad que hubiera necesitado la red ferroviaria, en un momento, además de difícil competencia por la nueva red de autovías. Se sigue en la misma línea, porque la única esperanza que había era la famosa obra de la variante de Guadarrama, donde aparecen ciento y pico millones. Me parece positivo que se recupere puesto que en el Plan de Transportes Ferroviarios no se ha cumplido, y los sucesivos planes siempre hablaban de esa obra que servía para intentar tranquilizar a todo el norte y noroeste diciendo que como era una actuación sobre el tronco de las comunicaciones del norte-noroeste no había que reivindicar otro tipo de variantes como por ejemplo la de Pajares. Me alegro que haya una pequeña aportación que indica cierta voluntad política; pero desgraciadamente tenemos la experiencia de que los fondos que no están en el presupuesto no existen. En todo caso, vemos cómo año tras año esas previsiones se van cumpliendo y todo el mundo vuelve a vender el mismo producto, pero lo que realmente existe es el presupuesto que hay este año; lo otro son meros indicios, en algún caso esperanzadores de que se quieren abrir nuevas vías.

Insistimos en que estos presupuestos no suponen una aportación significativa para impulsar el transporte ferroviario y esperamos conocer en el futuro cuál va a ser la visión global de los problemas ferroviarios. Al mismo tiempo, entendemos que este tipo de agencias, en particular la que se crea para las estructuras ferroviarias, se dice que en principio sería para inversiones nuevas, pero también existe la posibilidad de que pase a gestionar también las infraestructuras actuales y nos parece una medida no meditada o, al menos, no discutida y donde todavía no se conocen muy bien las consecuencias. Por poner otro ejemplo de la actuación combinada, empresa privada, sobre todo en estos temas ferroviarios que son muy complicados para la iniciativa privada, no hay más que ver qué ha pasado con la experiencia del Eurotúnel, cuál es la experiencia financiera de la colaboración en este caso y en qué situación se encuentra financieramente.

Por tanto, nuestro rechazo a ese apartado de la ley de acompañamiento, que expresamos a través de enmiendas. Insistimos en que no son unos presupuestos ilusionantes,

no son unos presupuestos que estimulen la creación de empleo. Creemos que están llenos de incertidumbres o, por decirlo de otra manera, de ingenuidades calculadas globalmente en el capítulo de ingresos de los propios presupuestos. Nos tememos que van a tener muchas dificultades para su propia realización, porque no podemos creer las cifras. Ojala nos equivoquemos y podamos reconocer nuestro error al final y las cifras que se dan, por ejemplo, por ventas de empresas públicas o por incremento de impuestos de sociedades más Iva, etcétera, sean auténticas; pero todos los parámetros que van en el capítulo de ingresos son voluntaristas y no se corresponden con la realidad. Si además son restrictivos y prevemos algunas dificultades para su ejecución, nos convertimos en más escepticos y tienen nuestro rechazo en el sentido de que no son suficientes para las infraestructuras que necesita nuestro país. En definitiva, se quiere ocultar la realidad colocando todo este tipo de artificios que, en nuestra opinión, complican la gestión futura, no son rigurosos y van a tener serias dificultades, tanto los futuros gestores, como a los que toque algún día hacer frente a las consecuencias de este tipo de artificios.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Vasco (PNV) hace llegar a esta Presidencia una pregunta que dirige al Secretario de Estado para que sea respondida por escrito. Voy a proceder a su lectura para que conste en el «Diario de Sesiones».

Dice así: El proyecto de la «Y» vasca está contemplado en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007; sin embargo, durante los años 1993 a 1996 inclusive, no se ha dotado de partida presupuestaria. En el Presupuesto de 1997 figuran 100 millones para estudios y proyectos. A este respecto queremos saber: ¿Cuál es el plan del Ministerio respecto a este proyecto? ¿Qué previsiones de ejecución y finalización del mismo tiene previsto? A esto contestará el secretario de Estado por escrito en el plazo de 72 horas.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo de Coalición Canaria, señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Muchas gracias, señor Abril Martorell, por su comparecencia ante esta Comisión de Infraestructuras.

Para hacer una valoración del proyecto de presupuestos que se ha presentado a la Cámara, Coalición Canaria tiene que enmarcarlo en dos parámetros que son fundamentales, donde parece que hay una posición mayoritaria, por lo menos desde nuestro grupo es firme, y creo que también por parte de las distintas fuerzas políticas que se sientan en la Cámara.

Por una parte un objetivo básico y que parece mayoritario es cumplir los criterios de Maastricht. Ese camino nos lleva indefectiblemente a la bajada de la inflación. En 1997 tenemos que intentar estar por debajo del 3 por ciento; si queremos conseguir ese objetivo, tenemos que intentar reducir nuestro déficit público y hemos de trabajar para lograr que esté por debajo del 3 por ciento del producto interior bruto. También tenemos que trabajar en la bajada de tipos de interés y empiezan a verse las primeras medidas;

todo ello encaminado a conseguir un crecimiento económico que sea motor y generador de empleo en el Estado español.

Por otra parte, en ese marco hay que poner también otro objetivo, otra vocación mayoritaria de las distintas fuerzas políticas, que es la mejora del Estado del bienestar, con pleno desarrollo del Pacto de Toledo. Cuando en el marco presupuestario intentamos, por una parte, hacer una política de ajustes económicos y, por otra, intentamos no sólo mantener, sino mejorar el Estado de bienestar social, cuadrar las cifras presupuestarias es harto complicado. Por eso, cuando hablamos de unas comunidades donde la carencia de infraestructura es notable, cuando hay que realizar ajustes de este tipo, donde más incide la carencia de recursos es en las infraestructuras. Por ello, en principio, el marco global de los presupuestos, teniendo en cuenta esos dos parámetros que es donde parece que se mueve la Cámara, lo consideramos acertado.

En cuanto a la comunidad canaria, quiero hacer algunas aclaraciones en aspectos concretos que son necesarias con objeto de tener una posición clara de cara al período de enmiendas que está abierto.

Por una parte, en el convenio de vivienda que en este momento está firmado con las distintas comunidades autónomas, en cuanto a Canarias en el convenio marco que asciende a 7.500 millones de pesetas, hay ciertas imprecisiones respecto a las partidas que se refieren a los convenios con los patronatos, aluminosis y vivienda rural. En el caso concreto de vivienda rural no aparece individualizado y respecto a la partida de aluminosis aparece con 400 millones de pesetas por debajo del convenio firmado. Estamos hablando en todos los casos de convenios de la Administración anterior. En este sentido, es necesario aclarar, mediante los mecanismos oportunos de los presupuestos, estas carencias actuales.

Por su parte, en la ampliación del plan de vivienda y en el programa especial de lucha contra la infravivienda y el chabolismo, en el que estaban previstos 1.690 millones de pesetas, aparecen en el presupuesto sin individualizar, es decir, esta partida no aparece con concreción.

También con relación a un convenio vigente que tiene la comunidad canaria, apoyado en la Ley 19/1994, del REF, el convenio de carreteras, por parte del Gobierno de Canarias se había planteado al Gobierno del Estado que parte de esos 8.500 millones de pesetas que tienen ese apoyo legal figurara el capítulo 7 de transferencias, al objeto de cumplimentar determinadas obras que están en marcha, en relación con ese convenio, como es el túnel de la La Laja, el acondicionamiento de la TF-5 o liquidación de obras de ampliación de seis carriles Las Palmas-Gando. Actualmente, en el proyecto de presupuestos aparece todo en el capítulo 6.

Por otra parte, quisiera preguntar al señor secretario de Estado qué posición tiene el actual Gobierno o su departamento respecto a un convenio que se firmó en el año 1985 entre el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y el Ministerio de Cultura para la restauración de teatros públicos de titularidad de las corporaciones locales. Este convenio, firmado entre ambos ministerios, y que data, repito, de

1985, tuvo una *addenda* en el año 1991, en la que se recogían, entre otros, una serie de teatros públicos en los que estaba previsto realizar obras de actuación urgente, como el Teatro de Aranjuez, el Teatro Rosalía de Castro, en La Coruña; el Teatro Leal, de San Cristóbal de la Laguna, en Tenerife; el Teatro Cervantes; el Principal, de Mahón; el Principal, de Gerona; el de Arnedo, en La Rioja; el de Burgos; el Bartrina, de Reus, y el Principal, de Tuy. En los presupuestos no aparece tampoco ninguna partida que dé cumplimiento a este convenio firmado, y no sabemos si hay una posición distinta del actual Gobierno respecto a este movimiento de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el de Cultura.

Por último, quisiera hacer referencia al segundo registro de buques del Estado, que se creó con la ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante, de noviembre de 1992, con la intención de frenar el éxodo de los buques mercantes españoles a países con bandera de conveniencia. Con posterioridad, fue mejorando en la ley 19/1994, la popularmente conocida como REF canario; en la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales de 1995 también tuvo una mejora para que fuera más competitivo, y es el momento en el que todavía estamos en unos niveles inferiores al registro de buques como el que puede tener Madeira. Es necesario seguir trabajando y mejorando la fiscalidad de ese segundo registro de buques. La pregunta al secretario de Estado es si se piensa introducir alguna modificación en la Ley de acompañamiento que dé salida a lo que entendemos es una cuestión vital para los puertos canarios en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Entramos ahora en las comparecencias solicitadas por el Grupo Mixto.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Vázquez, del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **VAZQUEZ VAZQUEZ** (don Guillermo): Con brevedad, para hacer referencia a las inversiones previstas por el Ministerio de Fomento en la Comunidad Autónoma de Galicia y pedir algunas aclaraciones sobre esas inversiones.

Desde nuestro punto de vista, los presupuestos del ministerio bien contemplan proyectos iniciados hace años o, desde luego, para aquellos proyectos que figuran con inicio en el año 1997, en general tienen cantidades tan bajas que creemos no van a permitir dar ningún impulso serio a las obras que se piensan acometer. Seguimos pintando. Desde nuestro punto de vista, la evaluación global es negativa, porque creemos que estos presupuestos van a disminuir el esfuerzo inversor del ministerio en nuestra comunidad.

Quisiera referirme a algunos temas en concreto, fundamentalmente al problema de las autovías de conexión de Galicia con la meseta, al tema del ferrocarril y otras cuestiones. En el programa de las autovías conviene decir que figuran unas cantidades, por ejemplo, en la Vigo-Ourense-Benavente, de más de 30.000 millones, y A Coruña-Lugo-Benavente, con 19.000 millones. Nos gustaría que nos explicara qué cantidades se dedican en los presupuestos de

1997 a cada uno de los tramos que están en construcción dentro de los límites de la Comunidad Autónoma de Galicia; en concreto, qué cantidad se va a dedicar a cada uno de los tramos.

En cuanto a los tramos de la autovía del Noroeste, los famosos tramos de Pedrafita, entre Castrolamas y Reixal, también aparecen ahí unas cantidades —que ya conoce el señor Abril Martorell— que, desde nuestro punto de vista, son tan reducidas que nos gustaría también saber a qué se van a dedicar esas cantidades y si con ellas cree que se van a iniciar las obras de estos tramos durante el año 1997.

También nos gustaría que nos aclarase qué se piensa hacer con el acceso norte a Ferrol, entre el tramo Fene-Neda-Narón y si el coste total de ese acceso van a ser los 300 millones que figuran.

Por último, hablar del tema ferroviario, al cual se refirieron varios señores Diputados a lo largo de las distintas intervenciones efectuadas en esta sesión. En el caso de la Comunidad Autónoma de Galicia figuran partidas para renovación de infraestructuras ferroviarias que suman la cantidad de 696.725.000 pesetas. Nos gustaría saber dónde se van a invertir estas ingentes cantidades para mantener la red ferroviaria interior en Galicia, si se va a hacer en el corredor Coruña-Vigo o si el ministerio tiene previstas actuaciones en otros tramos de la red interna de Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Lasagabaster, de Eusko Alkartasuna.

La señora **LASAGABASTER OLAZABAL**: Como observación general, y en la medida que el señor secretario de Estado ha hecho un pequeño resumen de cuál ha sido el punto de vista presupuestario del Ministerio de Fomento, sí me gustaría que explicara realmente cuál es, a nivel global, la inversión que se va a producir en la Comunidad Autónoma del País Vasco, porque nosotros entendemos que no se produce un incremento de inversión, tal como señalaba el secretario de Estado, a nivel de todo el Estado español.

Como preguntas concretas, la primera —ya se ha referido el Grupo Vasco— es la relativa a la «Y» vasca. Entendemos que los 100 millones de inversión previstos para el año 1997 no son suficientes; ciertamente, en los años anteriores no se había dotado la partida presupuestaria, pero considerando que el coste total de la inversión que tiene que realizar el Estado es de 122.000 millones, entendemos que se dilata excesivamente en los años siguientes y que en los años 1997, 1998 y 1999 correspondería realizar inversiones superiores a las previstas en la actualidad. Esa sería la pregunta que se formula de manera muy concreta al secretario de Estado.

Sí quiero hacer mención a una cuestión (no está en los presupuestos como tales, pero en la medida en que el señor secretario de Estado se ha ofrecido a hacernos un pequeño resumen, lo haré) que aparece en la Ley de acompañamiento de los presupuestos, cuya tramitación se hará conjuntamente, como es lógico, con los presupuestos, y que nos preocupa terriblemente: es el tema de la ampliación de la concesión de autopistas. Nos preocupa en la medida que

puede afectar a la autopista A-8 y parte de la A-68 que estaban pendientes de ser transferidas al Gobierno vasco, en concreto a los territorios históricos, a las diputaciones, y plantearía graves problemas que en este momento el Gobierno central ampliara la concesión de esta autopista A-8 y de parte de la A-68, afectando terriblemente dado que el plazo final de la concesión termina en el año 2003. Esta es una cuestión que, digo, no es propiamente de los presupuestos, pero sí de la ley de acompañamiento. No pudimos solicitar la comparecencia para este punto en concreto, dado que la ley de acompañamiento entró en esta Cámara posteriormente a la finalización del plazo para pedir estas comparecencias; pero como se ha ofrecido a dar una visión general de las inversiones y ha hablado también de la ampliación de concesión de autopistas, sí me gustaría que me contestase al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Chiquillo, de Unión Valenciana.

El señor **CHIQUILLO BARBER**: Bon día, señor Abril Martorell.

En primer lugar, quiero agradecer su comparecencia y la información respecto a lo que ya han comentado algunos de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, y es que asistimos a un duro recorte de las inversiones reales, que particularmente en su departamento es de más de 100.000 millones. Nosotros pensamos que este drástico recorte de las inversiones públicas ha dejado en papel mojado ese objetivo del 5 por ciento del PIB, que siempre se ha recriminado el Partido Socialista por parte del Partido Popular. Es evidente que este recorte va a afectar al nivel de infraestructuras y, por eso, la comparecencia de hoy es en gran medida sobre esos temas.

Este recorte de las inversiones reales en la sección 17, Ministerio de Fomento, pensamos que podía haber sido repartido entre todas las comunidades del Estado español de una manera más equitativa, y diré por qué. Si este recorte —que no defendemos, no apoyamos— hubiera sido soportado con equidad, si se hubiera redistribuido entre todas las comunidades del Estado español, posiblemente tendríamos menos argumentos para exigir inversiones en una comunidad que, usted bien conoce, tiene un déficit muy importante en infraestructuras. Hemos visto cómo ese recorte en inversiones reales es injusto e insolidario hacia algunas comunidades, y en particular hacia la Comunidad Autónoma Valenciana, porque mientras en algunas comunidades se aumenta de manera significativa o se mantiene el nivel de inversiones, nuestra comunidad que, repito, mantiene un desequilibrio de muchos años en infraestructuras, es olvidada un año más, el año 1997, y usted nos ha dado un motivo más de preocupación cuando ha dicho que 1998 también será un año, como usted ha dicho textualmente, de mayores dificultades presupuestarias. Nos tememos que si en 1997 no se contemplan y en 1998 se vuelve a producir esta dificultad presupuestaria, nos metemos en el nuevo siglo y las infraestructuras de la Comunidad Autónoma Valenciana, tanto en carreteras como en ferrocarriles, no pueden esperar al siglo XXI, ya que la competitividad de nues-

tra comunidad depende en grado muy importante de este nivel de infraestructuras que se nos ha negado presupuesto tras presupuesto.

Pasando a lo que son programas del Ministerio de Fomento con estos presupuestos que nos han presentado, podemos empezar valorando uno que ha comentado ya el portavoz de Coalición Canaria referente a la ordenación y fomento de la edificación, que habla, por ejemplo, del apoyo a construcciones y rehabilitaciones de teatros. No se entiende cómo para un proyecto tan ambicioso como la construcción del teatro de Alcoy, en Alicante, con un presupuesto de más de 1.000 millones, en 1977 no se contempla siquiera una cantidad simbólica, que podía haber sido, como en otros proyectos, de 20, 30, 40 ó 100 millones. Eso se reproduce también en el caso de la rehabilitación del teatro Serrano, de Gandía, donde se contempla una ayuda testimonial de 30 millones, cuando el presupuesto ronda los 400 millones de pesetas.

Pero creo que es más importante referirnos a aquello en que la Comunidad Autónoma Valenciana tiene un mayor retraso: las infraestructuras de carreteras. En estos presupuestos se contemplan un montón de inversiones en carreteras, pero respecto a aquellas que más necesita nuestra Comunidad, que deberían agilizarse y anticiparse en el tiempo, nos encontramos con la práctica habitual que utilizaba el Partido Socialista en sus presupuestos, que ustedes criticaban en su día, cuya técnica ahora han fusilado literalmente en el buen sentido de la palabra: contemplan unas inversiones muy importantes, muchas de ellas multimillonarias, pero las ralentizan hasta 1998, 1999 y, en muchos casos, hasta el 2000. Si en 1997 hay recortes —no para todos, sino para unos cuantos— y en 1998 va a haber dificultades económicas, nos encontramos con que carreteras tan importantes como redes arteriales de la circunvalación de Valencia, del área metropolitana de Valencia, cuestiones relativas a la variante de Nules, con un ambicioso programa, que de un total de 2.300 millones tan sólo contempla 94 millones para 1997; podríamos estar hablando de la variante de Albaida, de la variante de La Marina; en el corredor de la carretera nacional 340 la variante de Castalla, donde tan sólo se contemplan 40 millones de un proyecto global de 5.000 millones. Vemos cómo gran parte de las inversiones necesarias para estos años primero y segundo de Gobierno popular, como ustedes habían comprometido en el ámbito de la Comunidad Autónoma Valenciana, se posponen incomprensiblemente para los años 1999 y 2000. Eso en infraestructura de carreteras.

Pero donde más dudas y preocupación se genera es en lo referente a infraestructura de ferrocarriles. En el gran superproyecto de supresión de pasos a nivel aparece un global de más de 7.000 millones, pero no sabemos a qué pasos a nivel de la Comunidad Autónoma Valenciana afectan, comunidad que, del Estado español, es la que tiene mayor índice de pasos a nivel. Qué se va a destinar al soterramiento de vías del área metropolitana, cuya problemática conoce usted muy bien, la zona Horta Sur y Horta Oeste, lo referente a Quart de Poblet y Manises, lo referente a Alfafar, Benetúser y Sedaví. Además, cuestiones de renovaciones de vía, respecto a lo cual se habla de

un gran proyecto, pero a la comunidad valenciana se destina una mínima cantidad, sabiendo que está pendiente la renovación de la vía y el mantenimiento, a menos que sea voluntad del ministerio condenar definitivamente la vía Valencia-Xátiva-Alcoy. La empresa pública Enatcar está haciendo ya traslados de viajeros por carretera, porque hay pocas previsiones y esa línea Xátiva-Alcoy, importante y reivindicada por sectores económicos y sociales de la comarca, está olvidada y dejándose morir poco a poco. Quisiéramos conocer qué inversiones están contempladas en cuanto a supresión de pasos a nivel, qué va a ocurrir con la línea Xátiva-Alcoy, lo relativo al compromiso del anterior gobierno de hacer un estudio de viabilidad, que no se contempla en estos presupuestos, sobre la línea férrea de la prolongación de Gandía a Denia y su puerto y qué pasa con el parque central de la ciudad de Valencia, ya que, mientras en los últimos años se han agilizado soterramientos de vías cuya estación central estaba en el centro de la ciudad y en los años 1997 y 1998 se prevén otras inversiones en otras ciudades, el parque central de la ciudad de Valencia es el gran olvidado año tras año; y, sobre todo, en cuanto al soterramiento de las vías en lo que es el área metropolitana.

En su conjunto, estos presupuestos, si bien globalmente recortan de manera importante las inversiones, van a afectar más a la Comunidad Autónoma Valenciana. Incomprensiblemente, este recorte nos va a afectar más porque venimos de recortes anteriores; en nuestra comunidad tenemos una herencia negativa en cuanto a infraestructuras, que no achaco, ni mucho menos, a su Gobierno, pero ahora tienen oportunidad de hacer unos gestos para que esta comunidad valenciana intentara corregir esos graves desequilibrios en infraestructuras.

Por tanto, conociendo los antecedentes que hay y las previsiones de dificultades presupuestarias en los próximos años, como usted bien ha anunciado, tenemos cierto temor sobre cuándo va a llegar la hora de hacer esas inversiones en infraestructuras, porque en estos presupuestos para 1997 no se contemplan.

Espero que algunas de las preguntas sean contestadas, algunas inquietudes sean aún consideradas por su ministerio y que, en el período de enmiendas, su propio partido las incluya, para que de una vez por todas se empiece a corregir este grave déficit de infraestructuras, tanto en carreteras como en ferrocarriles, como en aeropuertos. Usted ha comentado la gran inversión en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, pero ahí están pendientes todavía, las demandas históricas de los aeropuertos de Valencia y de Alicante. Le pido que, como valenciano, tenga especial sensibilidad y, si no ha podido conseguir mayores inversiones para la Comunidad Autónoma Valenciana, sí pueda corregir ese gran recorte que vamos a sufrir por encima de otras muchas comunidades, y que en el período de enmiendas podamos mejorar estos presupuestos, que, para la comunidad valenciana, son manifiestamente mejorables en el departamento de Fomento.

El señor **PRESIDENTE:** Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias a todos los intervinientes y, de manera específica, al señor García-Arreciado. Yo pasé aquí unos años inolvidables; si no estoy entre los Diputados, no ha sido por voluntad mía, lo lamento infinito, pero así es la política y así son los electores, de manera de ésta es la razón por la que no estoy entre los Diputados, sino en una posición denominada del Ejecutivo, aunque a tenor de las intervenciones, más bien parezco el ejecutado.

Como he practicado la oposición muchos años, comprendo que haya que practicarla, porque de no hacerlo no sería una democracia, sino otra cosa enteramente distinta.

Los españoles tenemos el problema de Maastricht, sobre el que se ha abundado. La realidad es que en todos los países se está realizando un debate a fondo del problema de Maastricht, pero así es la naturaleza humana. Yo estaba en la Comisión de las Comunidades Europeas cuando esto se debatió y la verdad es que la materia en términos públicos tenía muy poca aceptación, era delicada y difícil; lo veíamos Diputados que estábamos en las comparecencias —hubo muchas— especiales de todos los números uno de la teoría económica del país y, sin embargo, eso pasó bastante desapercibido. Así es la naturaleza humana, que cuando se acerca a un problema es cuando vemos verdaderamente su dimensión o empezamos a asustarnos.

La Comisión de la Comunidad Europea no ha fijado los criterios para computar el déficit no financiero de las administraciones públicas. Nosotros lo hemos intentado. Yo estaba presidiendo esa Comisión de Infraestructuras, fue uno de los datos de financiación extrapresupuestaria que intentamos averiguar, pero no están los criterios. ¿Por qué no están los criterios? Sospecho que porque los criterios van a ser políticos. ¿Qué se incluye o qué se deja de incluir? Comprendo que presente suspicacias poder pagar al terminar una obra e incluso poner la previsión de pagar a lo largo de diez años. La realidad es que ese método lo vimos en Alemania. Según el titular de hoy, parece que va a examinar a los demás. Creo que también se someterá al examen, como es natural, y, en términos de su propio déficit, tampoco está brillando. Pienso que entre los políticos está claro que Alemania o el que sea, declara políticamente y los demás lo tenemos que escuchar también políticamente. No están fijados los criterios; ésa es la realidad.

El otro día tuve ocasión de asistir a una visita gubernamental en Portugal y nos enseñaron la Expo' 1998. Mi única pregunta fue cómo se estaba financiando con cargo a los presupuestos y nos dijeron que se pagaría una vez que estuvieran terminadas las obras de la Expo' 1998.

No conozco más países, aunque tengo alguna referencia. Creo que todos los países europeos tienen un problema atípico en términos económicos y es el siguiente: en general, en coyuntura baja se estiraba el déficit con objeto de incrementar la actividad y cuando se recuperaba la misma, disminuía el déficit. Al venir obligados todos, por mutuo acuerdo, a un déficit inusual para la mayoría de los países, salvo unos pocos extraños porque no son los corrientes, esto plantea unos problemas presupuestarios insólitos, pero se está planteando a todos.

¿Qué sucede? Que eso se junta en el tiempo con un problema distinto y es que en el caso de Estados Unidos y algún país más adelantado —tal vez sólo él—, existe el problema de financiación de infraestructuras. Hay poblaciones en Estados Unidos, Estados o condados, etcétera, que quieren una infraestructura pero no sale de los presupuestos. Entonces hay unas lecciones de cómo se financia de otra manera y esas lecciones son las que hemos intentado averiguar con motivo de un problema que no es de este Gobierno, que es de España: cómo baja el déficit del 4,4 a un número prefijado hace varios años que es el 3 por ciento.

No ha habido, en este caso, ninguna intención detrás de adelgazar el Estado ni de hacer alguna cosa especial, ni obedece a una política. Pienso que lo hubiera tenido que hacer cualquier Gobierno. ¿Qué diferencia puede haber habido en éste? Se ha hecho sistemáticamente. Se ha hecho una exploración, un giro de horizonte para ver dónde estaban las diversas posibilidades; creo que ésa ha sido una cuestión muy fecunda y se ha visto que hay una serie de procedimientos.

¿Qué se ha hecho en la Ley de acompañamiento? Colocar todos los procedimientos, como ha dicho muy bien la intervención. ¿Qué razón hay para colocar todos los procedimientos? Que el cómputo tiene lugar a fines de 1997 y en la primavera de 1998 y, si lo necesitamos, ya no cabe en otra ley de acompañamiento. Es una razón absoluta; es decir, como no podemos dominar el tiempo, salvo en el presupuesto, en las demás leyes no tienen tiempo tasado, esto hubiera sido imposible. ¿Existe la previsión de utilizar todos los mecanismos? Ahora mismo no. Lo que sucede es que están escritos por si nos hace falta, ¿a quién? Al Gobierno, que es el que da cuenta del cumplimiento de los presupuestos, pero también a los españoles. Nos pueden hacer falta y están colocados por esa razón. No hay otra razón más allá de esa.

Tengo todas las notas e intentaré comentar algunas principales. Sobre el tema de las autopistas, he pedido el cálculo —todavía no lo tengo— de cuánto costaría rescatar todas las autopistas, pero este cálculo lo hizo también el Gobierno anterior y se encontró con unas cantidades astronómicas que no tenemos los españoles y, desde luego, no las tenemos ante los déficit de Maastricht. Es un dato que está bien. Hay comunidades, por ejemplo la de Valencia, que reclaman que se rescate y sea gratuito; eso está muy bien, pero hay que pagarlo. Mientras vivamos en una economía de mercado y en un Estado de Derecho no podemos prescindir, no pagar a nadie y decir que las autopistas están liberalizadas de peaje.

¿Qué se hace? Antes he descrito que las autopistas que pueden entrar en juego son autopistas de menor rentabilidad; por esa razón se establece la previsión de que se puedan dar esos fondos retornables con un tipo de interés bajo o nulo. Es una previsión que ya estaba básicamente y que simplemente se reitera aquí. ¿Es por la intención de hacerlo con un grupo determinado? En absoluto. Es que si los números no resultan, estos procedimientos son habituales en todos los países, al menos en éste. Entre otras cosas, la Empresa Nacional de Autopistas y las autopistas en un

caso rescataron una autopista y en el otro hicieron autopistas en lugares de poca rentabilidad que ahora ya la están adquiriendo, pero que no la tenían en el momento inicial. Eso pide un apoyo.

¿Se pretende algo alargando el plazo de concesión de las autopistas? Se pretenden tres cosas. Primera, creo que somos de los países de plazos más cortos, por tanto, esta cuestión no es anormal. Segundo, es evidente que si una autopista nueva tiene menos rentabilidad pueden hacer un cálculo mejor y acceder a pretender la concesión o a postularla unas empresas que de otro modo no podrían. Tres, se ha repetido hasta la saciedad en las declaraciones del ministro que, si se alarga la contrapartida, pretendemos no dar nada —se ha empleado el verbo dar, pero tiene muchas acepciones, aunque en su sentido estricto se tiene que rechazar totalmente—; se pretende como contrapartida económica porque el Gobierno está para defender los intereses de todos los españoles, no de una empresa ni de otra, sino de todos los españoles y debe tener una contrapartida de disminución de la tasa de peaje. ¿Qué sentido tiene esto? Entre otros, utilizar mejor las infraestructuras. Hay carreteras excelentes que son autopistas que tienen una utilización bastante limitada y, sin embargo, a su lado existe una carretera nacional que no la tiene.

Como consecuencia, señor García-Arreciado, no se pretende ninguna de esas cosas que comprendo hay que preguntar en buen uso parlamentario, pero con toda sinceridad en todo lo que he participado y en lo que soy consciente, no se pretende ninguna de esas cosas, sino enfrentarse a una cuestión absolutamente difícil que es de todos, el tema de Maastricht, y enfrentarse de tal manera que podamos obtener cierta colaboración útil en muchos sentidos para todos los españoles en el tema de las autopistas.

Hay otro asunto que ha mencionado el señor Santiso que corresponde al tema del ente gestor de infraestructuras. ¿Cuál es el problema? El problema es Maastricht; si no existiera el problema del déficit no financiero, se pretendería aplicar unos fondos de privatizaciones procedentes de un capital público y no aplicar esa descapitalización a reducir el endeudamiento que también hará falta, sino a efectuar cierto grado de capitalización —valga la redundancia— de capital público en este tipo de infraestructura que es la ferroviaria y también, por la otra vía, en el tema de las autopistas. No se pretende nada más.

En realidad, el artículo 6.º del proyecto de ley dice en este punto: La explotación de los servicios ferroviarios corresponde a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, que deberá aportar la tracción y abonar al ente GIF el canon correspondiente. Está puesto por escrito y sometido al Parlamento. No se pretende para nada que en la explotación se cree una segunda Renfe ni se quiere sustraer el trabajo, etcétera. Lo que sucede, según recuerdo en este momento, es que la Directiva 91/440 dice que al segregarse al administrador de infraestructuras se le hace responsable del mantenimiento de la línea y hay que escribirlo así. De otro modo —y con esto no se pretende engañar a nadie— carecería de la credibilidad elemental ante la Comisión de Bruselas a la hora de decir que éste es un tipo de inversión de capital que no computa en el déficit. Suponemos que

cuando definitivamente la Comisión establezca criterios —tal como es hasta ahora la práctica, la costumbre y el criterio de la Comisión de Bruselas— eximirá a este tipo de entes que tienen sus propios ingresos. Ese es el supuesto.

Aquí nadie está detrás de quitar el empleo ni el trabajo. Al revés, si añadimos red lo suyo es que haya más empleo para los trabajadores y más actividad económica para todos los españoles. Eso es lo que se pretende. Créanme, señores Diputados, que no se pretende nada distinto. He estado permanentemente en la gestión de esta cuestión y no comparto para nada esas aspiraciones. No las puedo sentir porque sé que no es así. No es un juicio mío decir que esto no me parece así; simplemente lo he vivido por dentro y no es que crea, sino que sé que no es así.

Aquí tenemos dos temas entrelazados: el de carreteras y el de ferrocarriles. En Francia hay un buen sistema de autopistas de peaje —he pedido informes detallados, pero todavía no los tengo— y un mediocre sistema de carreteras paralelas. Un caso al parecer semejante, aunque tampoco tengo información en detalle, existe en Italia. Aquí se da un doble sistema: Las zonas que tenían una media superior, en términos del PIB, dispusieron de unas autopistas de peaje que nacieron en unas etapas en las que había tráfico denso y les dieron la bienvenida porque las carreteras eran bastante mediocres. El otro sistema viene de unos años a esta parte de la etapa del Gobierno socialista, en la cual se han creado una serie de autovías. Ante esta situación la pregunta es la siguiente: ¿Es sostenible que el país siga construyendo autovías indefinidamente a costa del presupuesto? ¿No es sostenible? Si además de intentar llegar a Maastricht respondemos esa pregunta de fondo, la verdad es que nos quedamos todos a mitad de camino. Aquí no se pretende responder a esa pregunta. La confección del presupuesto es de tal manera que se pretenderá sacar para concesión alguna autopista, pero no coincidente con ninguna de las autovías existentes —por tanto, no es conversión de autovía existente— y tendrá que estar en zonas donde haya cierto volumen de tráfico que exija que, además de la carretera nacional, además de la autovía, se reclame una entrada. Por ejemplo, estoy pensando, aunque con ello no anticipo nada, en los accesos a Madrid. Se piensa que es posible que haya gente que prefiera pagar y no tener una retención por la mañana, lo cual no quiere decir que no existan en todas las salidas de Madrid las autovías correspondientes.

No se trata de resolver aquí ese problema, pero se ha creado un sistema dual de autopistas por una parte, y autovías gratuitas por otra, lo cual comporta unos problemas sociales y unos problemas políticos. También comporta un problema a medio plazo porque existen zonas sin conectar. ¿Qué indicios hay en el presupuesto? Estoy de acuerdo con todos los intervinientes en que hay cantidades simbólicas. Son simbólicas porque la suma de una serie de símbolos arroja de todas formas una cantidad finita de la cual prácticamente casi no disponemos. Ese es todo el misterio de las cantidades simbólicas. No se trata de contentar a nadie. ¿Qué aparece y cuál es la intención de este Gobierno? Pues aparece el cierre de la autovía del Cantábrico hacia Galicia por el norte; en la conexión León-Benavente, hacia abajo,

aparece León-Astorga. Aparecen varios tramos de los ya proyectados en la autovía del Cantábrico. Se desbloqueó —no quiero hablar más del tema— la Nacional III, que era importante para Valencia y es un tema fundamental. Se sigue concluyendo el tema de Andalucía en la bajada hasta Motril. Por otra parte, se ha añadido con cantidades simbólicas, pero no podía ser de otra manera, el tramo Huelva-Ayamonte. Tengo que advertir que esas cantidades simbólicas muchas veces lo son porque no hay más dinero y otras porque no existen los proyectos ni los estudios informativos; de manera que son simbólicas porque en realidad tienen el tamaño del símbolo simplemente, dado que no existen proyectos ni estudios informativos.

¿Qué amaga el presupuesto leyéndolo al trasluz? Amaga que aquellas partes y territorios de España que no están conectados en igualdad de condiciones o equitativamente aparecen en términos presupuestarios; eso es lo que se puede deducir si se sabe leer. Naturalmente ésta es una cuestión que habría que comentar más a fondo y que ahora no lo hago porque se alargaría mucho la sesión, aunque puedo afirmar y sostener lo que digo. También aparece el nuevo tramo Lleida-Huesca, que está pedido, del eje subpirenaico. Aparece el tramo Benavente-Palencia, que es importante; aparece el tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro; aparece el tramo Zamora-Tordesillas, en la nacional 122. Aparece la conexión Valencia-Sagunto-Segorbe-Teruel-Zaragoza por el valle del Jiloca, continuando hacia Huesca por arriba. En este sentido se conecta Valencia con Aragón. Aparece un mejoramiento de la conexión norte de Castellón con el valle del Ebro; en fin, aparecen una serie de innovaciones. ¿Hay presupuesto para todo ello? A nivel de estudios informativos lo hay. ¿Lo habrá en años sucesivos? Como no soy profeta no lo voy a decir. Lo que sí hay es voluntad de este Gobierno de ir detrás de toda esta serie de proyectos, acabando antes los anteriores.

Está la conexión importantísima de cerrar la salida de Galicia con el Cantábrico, se comienzan los estudios, que es importante. Están las conexiones de Galicia y de Castilla y León con el norte de Portugal, que son muy interesantes. Está la conexión del sur de Portugal. Estamos detrás de concluir cuatro puentes que conectan España con Portugal. Uno estaba aprobado, otro creo que se acaba de aprobar en el Congreso y falta el trámite del Senado y otros dos que todavía no sabemos en qué condiciones están. Está el tramo Atalaya que no llega a Manzanares, pero está en el corte de la N-301, creo recordar, porque hablo de memoria. Ese tramo tiene mucho tráfico pesado porque baja desde Barcelona y Valencia y va en dirección a Andalucía occidental, bajando luego por Bailén, etcétera. Puede haber algún otro que en este momento no recuerdo. Esa es la realidad. Aquí hay un problema de fondo. Hay un sistema dual que no tiene paralelo en otros países. Hay una demanda social también de rescatar las autopistas, pero no existe ese dinero en manos de los españoles; no lo tenemos para rescatar las autopistas y en ese sentido, por ejemplo, en la A-7, que tiene toda esta demanda, existen un sinnúmero de mejores en la N-340 que va a lo largo de la costa del Mediterráneo desde la frontera hasta Cádiz. Esa carre-

tera, que es paralela a la A-7, tiene en Andalucía, en la Comunidad Autónoma Valenciana y en Cataluña un montón de actuaciones.

Se está terminando —es de la gestión anterior— la carretera que baja por Valencia-Almansa-Alicante, que es una especie de alternativa también a la A-7 y así sucesivamente. Yo creo que éste es el problema de carreteras. Hoy los fondos que hay se aplican de esta manera. Es una señal, en términos políticos y sociales, de que se quiere tratar a todos en igualdad de condiciones, no privilegiar unos lugares sobre otros y cerrar todos los tramos.

Hay otro problema distinto en ferrocarriles, y se ha señalado muy bien en su intervención. Al haberse creado una infraestructura de buenas vías de comunicación, naturalmente el ferrocarril en todo este tramo del cuadrante noroccidental, por ejemplo, emplea unos determinados tiempos estando en regresión el tráfico. El ferrocarril tiene un problema de fondo. El otro día estuve en la reunión de Ministros de Transporte en Luxemburgo, donde se presentó un libro blanco que tuvo que retirarse. El ferrocarril tiene dificultades económicas en todos los países. Entre paréntesis, respecto al término billón, con be, del endeudamiento de la Renfe, no recuerdo la cifra, pero en Francia puede que sea del orden de 6 u 8 billones, con be de billón y ese de seis, lo que es verdaderamente tremendo. La Renfe no brilla por la magnitud de su endeudamiento en ese conjunto de astros —no digo de qué tipo— que constituyen las redes ferroviarias.

La Comisión Europea está preocupada por el tema del ferrocarril en el sentido de que no salen las cuentas. Al propio tiempo, con la congestión de las carreteras en Centroeuropa y por razones de contaminación es un tráfico que la Comisión, la Comunidad Europea y la Unión Europea quieren privilegiar. ¿Cómo lo quieren privilegiar? Pues al estilo del Tratado de Roma: forzando, de alguna manera, que aparezcan las cuentas claras y forzando que aparezca esa palabra, susceptible de tanto artículo, que se llama liberalización. Podemos llamarlo economía de mercado, competencia o concurrencia. Quieren que existan varios operadores. La verdad es que es difícilísimo. Este era el planteamiento del libro blanco, que se retiró para una mayor consideración, no ya por esta razón sino en general.

El problema español es común. Nosotros tenemos un sistema ferroviario que es deficitario pero del que no se quiere prescindir. Habrá que trabajar muy a fondo. Yo estoy de acuerdo con los que dicen que habrá que trabajar mucho, entre otras cosas porque me toca a mí. Estos 40.000 millones que van a parar a subvenciones o préstamos a autopistas y los 60.000 millones que pueden ir a parar al GIF, al ente de infraestructuras, naturalmente ni es fácil de implementar ni es fácil de realizar ni de nada. Simplemente se intenta saber si los 47.000 millones más los 60.000 se pueden gastar todos, y para ello habrá que trabajar mucho. Son 107.000 millones, con lo cual la inversión en infraestructura ferroviaria de este año será claramente superior a la de 1996 y, probablemente, aunque no tengo ninguna cifra, también a la de 1995. Eso es lo que yo creo.

En el ferrocarril se habla del recorrido Madrid-Valladolid, que en números redondos supone dos horas y media.

Al parecer, el trazado actual no es mejorable y por eso se necesita, en el argot de los que tratan estas cuestiones, la variante Guadarrama. Esta reducirá las dos horas y media a una hora, con lo cual, al ser troncal, según los términos empleados antes, se reduciría el tiempo en una hora y media y, por tanto, acercaría todo el norte hora y media. Eso es lo que se reconoce en estos presupuestos. ¿Que la cantidad de dinero es pequeña? Es que se está en la fase de estudio; no ha superado la fase del estudio informativo. Tengo entendido que hay tres corredores discutidos con la Comunidad de Madrid. Existe una cuestión ecológica para atravesar la sierra, como no se le escapa a ninguno de los presentes, que no será fácil de dirimir, como no lo son todos los trazados que pasan por partes delicadas del territorio. Este Gobierno considera que no se puede prescindir del ferrocarril. Es consciente del costo que tienen los contratos-programa, etcétera. Tenemos información del nivel de endeudamiento de otros sistemas ferroviarios y no se piensa abandonarlo.

Segunda cuestión en cuanto al ferrocarril. Igual que cualquier Gobierno, igual que cualquier persona interesada, estamos siguiendo los desarrollos en materia de ferrocarril. Al respecto, en Europa se va a elevar la velocidad. Yo no digo ni que sea alta velocidad ni que sea velocidad elevada. Simplemente las cuestiones van por ahí. ¿Qué sucede al intentar elevar la velocidad? Pues que con el tipo de trazado de estos otros países, en general, según las informaciones recabadas, suelen realizar un trazado alternativo. Es decir, con dificultad, utilizan muchas veces la red existente. Nuestro problema en este caso es inequívoco. Como la red existente tiene otro ancho, necesariamente tenemos que pensar en otra alternativa. Pero ellos en buena medida también tienen que hacer otra cosa, con la desventaja de que en estos países el ferrocarril pasa por zonas más o menos pobladas, tienen ya pocos bosques, pocos territorios libres, por así decir, lo que causa problemas de encarecimiento por razones no propiamente medioambientales, sino de densidad de utilización de esos territorios. por ejemplo, en Alemania, como en muchas partes de Centroeuropa, los bosques están muy castigados por la *lluvia ácida*, y eso lo encarece notablemente. Si a un trazado distinto para este tipo de ferrocarril de velocidad elevada se le añade una densidad de territorio muy trabajado ecológicamente, se comprenderá el problema.

En resumen, el ferrocarril cuesta mucho, no se abandona, se invierte este dinero más el de Renfe, que si no recuerdo mal son 58.000 millones de pesetas, incluido el material móvil, pero eso será objeto de la comparecencia del Presidente de Renfe. Hay por delante un problema de trabajo, de análisis y demás bastante considerable. Esa es la realidad.

A propósito de la intervención del señor Chiquillo, la verdad es que se está trabajando en lo que se llama corredor mediterráneo, que incluye no sólo el tramo Valencia-Barcelona, sino también el tramo Valencia-Játiva-La Encina. Se está trabajando en toda esa área y también en el tramo Albacete-La Encina. El ferrocarril no está abandonado y el GIF es la mejor prueba de que no se pretende abandonar. Aquí no hay ninguna intención oculta. Natu-

ralmente que interesaría, y éste es un comentario entre paréntesis, que estructuralmente se resolviese el problema del ferrocarril y que se decantase, aunque tarde una serie de años, porque sólo de ese modo aparecerá clara la necesidad real en la red viaria de carreteras; si no estará falseada, pues en los corredores de mucho tráfico no hay un servicio adecuado de ferrocarril. Como inversores españoles nos interesaría hacerlo, si tuviera una velocidad suficiente. Yo creo que eso es lo que realmente está sucediendo en una materia que está entrelazada entre ferrocarril y carretera. Como digo y repito, se han reseñado, señor García-Arreciado, los diversos aspectos que hemos visto aplicados en diferentes países. No hay intención ahora mismo de utilizarlas. Sólo hay un momento en el tiempo en el que podríamos colocarlo, que es cuando se presentase la ley de acompañamiento de este año. Esa ha sido simplemente la razón. No hay ninguna intención —cualquier adjetivo que utilice será interpretado— sobre las autopistas. Todas las intenciones, que yo sepa, son buenas y todas ellas son muy honestas. Eso es lo que puedo decir.

Del GIF no voy a hablar más, pero si hiciera falta diría que es la mejor actuación que podíamos tener en un momento de restricción presupuestaria. Hablando de restricción presupuestaria, llevo dos carteras y un millón de números, y lo que nos sale es que respecto del presupuesto de 1996 ajustado, el presupuesto propuesto de 1997, suponiendo que se pudiesen invertir esos 100.000 millones que van por transferencia de capital, bajo esas hipótesis presupuestarias sube un 11,7 por ciento. Yo creo que este aumento no es tan importante cuantitativamente como por el tipo de señal que se da, que es la que he descrito. Un señor que captase todas esas señales que emite el presupuesto entendería que no se renuncia a terminar ninguna autovía que está comenzada y que se señala el comienzo de todas aquellas que conectan o terminan la conexión entre las diversas partes de España que no lo estuvieran equitativamente hasta el presente. Baste expresar que yo hice con el Director General de Carreteras el ejercicio de decir qué cosas no quedaban señaladas como comenzadas, y me encontré con que quedaba señalado todo el PDI, excepto ocho vías de conexión, de esas que estaban dibujadas de color amarillo, por ejemplo la que va de Ciudad Real a Badajoz, la que va de Cuenca a Teruel, la que va de Huesca a Pamplona, que es un territorio poco fácil para hacer vías, la de Albacete-Bailén y otras cuatro parecidas. Eso es lo único que no queda señalado en este plan. ¿Tendremos presupuesto, crecerá el país, tendrá inversiones, superaremos Maastricht? Pues Dios dirá, pero si se quiere juzgar al Gobierno por su intención, y juzgarle políticamente, yo creo que se ha señalado claramente.

Después de este preámbulo, voy a intentar repasar las notas, aunque como escribo a lápiz y tenemos luz artificial...

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, yo le ruego que esto sea más que el preámbulo, porque lleva mucho tiempo empleado. **(Risas.)**

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Le he llamado preámbulo indebidamente, era el cuerpo de la exposición.

El señor **PRESIDENTE**: De todas formas insisto, como dije al principio, en que usted puede dirigirse a los grupos por escrito en las setenta y dos horas siguientes para las preguntas de carácter muy concreto, porque no tiene por qué tener los datos suficientes para contestarlas y lo puede hacer por escrito.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Reanudo y voy a ser breve, lo digo porque yo sé lo que me cansaba escuchando, de manera que voy a procurar que no se cansen más de lo necesario los señores Diputados.

Hay una pregunta sobre el programa 511D, de los servicios generales, que decía que se reducían los gastos corrientes. Puedo hablar sobre esto, pero como va a comparecer el subsecretario del departamento yo creo que abundará en este tema de los gastos corrientes, porque estoy convencido de que le van a hacer esta misma pregunta, pero a fondo. De todas formas, yo recuerdo de mi experiencia profesional que las empresas de vez en cuando hacían una especie de programa de base cero, y yo creo que debemos asumir que los gastos corrientes de todos los presupuestos de todos los países en algún momento se han de reconsiderar. Lo que sucede probablemente es que el célebre Maastricht ha obligado en este ejercicio a hacer esa clase de ejercicio, valga la redundancia.

Los programas 513A y 513D creo que están comentados. Iba a contar una anécdota de Alemania pero no compensa. Las subvenciones al transporte marítimo son las de mercancías, que es una especie de tanto alzado pero que se reconoce insuficiente para considerar que Canarias está verdaderamente tocando la Península, como es la expresión, por lo que se ha subido el presupuesto —no sé si esta pregunta está en el 514D—, a mi entender insuficientemente, por lo que es probable que haya que ampliar la subvención de mercancías.

La subvención al transporte aéreo es una subvención —no sé si se dice reglada— preestablecida, es un porcentaje de costo del billete. ¿Qué ha sucedido? Pues que el año pasado fue insuficiente y se ha hecho un cálculo, de tal forma que esta cifra de 11.600 millones —creo que he tomado— podría llegar incluso a los 13.000 millones. Lo que sucedía este año —y ya no estoy muy situado— es que, cuando oía hablar del tema del rigor presupuestario, se consideraba que ningún crédito sería ampliable. No sé si este lo va a ser; si no lo fuese, probablemente tropezaremos con una pared, y al final redundará en que se debe dinero a las empresas de transporte aéreo. ¿Qué ha sucedido en el transporte con Canarias? Que al haber una liberalización del transporte aéreo se han abaratado los billetes, por tanto su porcentaje del 30 por ciento o lo que sea ha disminuido en cada billete, pero el número de viajeros se ha incrementado, por lo que el producto de un valor absoluto reducido por un número absoluto incrementado de

viajes da estos incrementos que le sorprendían al señor Diputado.

Me parece que básicamente están contestadas todas las cuestiones planteadas por el señor García-Arreciado entre el cuerpo de la exposición —no le llamo preámbulo— y los comentarios que acabo de hacer.

El señor Santiso hablaba de falta de seriedad. Yo creo que hay la seriedad importante que puede haber en este tema que nos pone a todos tan serios de Maastricht. Se ha hecho todo lo que se puede hacer. Ha hablado de la Unión Monetaria, del ferrocarril y en concreto el Madrid-Valladolid, que ya le he comentado.

El Grupo Vasco quiere una contestación por escrito al proyecto de la «Y» vasca, pero como luego lo ha sacado la señora Lasagabaster saldrá de palabra.

El señor Rivero hablaba de los criterios para cumplir los requisitos exigidos por Maastricht. La verdad es que en el ministerio tuvimos varias discusiones sobre esta materia, no veíamos cómo se podía resolver esta inversión de 8.500 millones procedentes del 50 por ciento del ITE, y yo expresé todo el tiempo mis dudas de cómo se resolvería. La verdad es que lo han resuelto con unos criterios que yo no conozco y que los podrá saber el Ministerio de Hacienda, que es el que confecciona los presupuestos. Se dio una solución que no conocíamos, porque no corresponde al Ministerio de Fomento determinar la línea presupuestaria para un caso que no es el habitual. Lo que sí puedo asegurar es que en todas las reuniones técnicas se plasma la absoluta voluntad de la Dirección de Carreteras, en este caso, de intentar llegar a estos 13.000 millones totales que aparecen en el convenio, recuperando el retraso habido en estos años por razones ajenas a la voluntad de muchos.

En cuanto al segundo registro de buques en Canarias, la realidad es que estaba planteado pero no se llegó a tiempo, de manera que mi esperanza, al estar incluida la Dirección de la Marina Mercante en esta Secretaría de Estado y siendo conscientes de la reducción tan fuerte que hemos tenido de flota mercante —es una cuestión en la que, tal como ha señalado el señor Diputado, ha habido unas mejoras pero quedan lejos de las mejoras europeas—, sería que en los trámites remanentes se pudiese atender esto.

El señor Vázquez habla de los tramos. Yo tengo aquí toda la información, pero entre buscarla y leerla creo que emplearía un tiempo que desesperaría a todos. Si ha habido una prioridad en este Gobierno ha sido terminar las conexiones que ya estaban comenzadas, las cuales básicamente eran los accesos a Galicia y el cierre de la Nacional III. En la Nacional III se pudo solventar un problema que había, y en el caso de las autovías, como señal absoluta —hablando en términos de señales—, incluso se procede a sacar a licitación el tema de Piedrafita. Yo no sé si caben más señales ni más intenciones de conectar Galicia, es imposible. Si algo más hiciese falta, se vería. Como digo, se ha añadido el estudio de la conexión desde Oviedo, al oeste de Asturias, con Galicia. Tengo que decir que diversas partes de la sociedad de Galicia opinan de diferente manera en cuanto a por dónde debería ir esta conexión; hablar de dentro de Galicia. Por tanto, tampoco debe sorprender que el estudio, que técnicamente hay que hacerlo, ha de comenzar por

definir la clase de corredor, hablando en los términos que se emplean para este tipo de cosas.

En cuanto al tema ferroviario, la realidad es que, como he mencionado antes un viaje a Portugal, ellos van a enfatizar lo que llaman el eje atlántico, que va de Lisboa a Oporto y un poco más allá, cerca de la frontera, y ahora creo que lo van a llevar en igualdad de condiciones técnicas hasta la frontera, donde hay un paso de un puente. No sé si aparece en los presupuestos, pero se va a estudiar lo que también podemos llamar si queremos eje atlántico, que es la fachada atlántica del ferrocarril de Galicia que conecta con Portugal.

La señora Lasagabaster habla de la concesión de autopistas que está pendiente de ser transferida. Yo esto lo desconozco. Nadie me había informado que fuese a ser transferida.

En cuanto a la «Y» vasca, como está en el País Vasco es difícilísimo porque tiene una orografía verdaderamente endiablada. Tengo la cifra pero no la saco. Las estimaciones —si hablamos de lo mismo— no son inferiores a 400.000 millones de pesetas. La realidad es que el presupuesto del Estado no sé si ahora mismo aguanta eso. Lo que sí le puedo garantizar es que el tema se está estudiando e incluso hay próximamente una visita del señor Maturana en la cual, entre otras cosas, se va a tratar de esta cuestión. No se rehúye en absoluto. Igual que ha aparecido el Madrid-Valladolid, este tema de la «Y» vasca está ahí. Yo no creo que sea sorprendente emplear el tiempo en los estudios y en los análisis, porque hoy no vemos nadie el dinero para este tipo de cosas ni para otros lugares como Valencia, que reclama un tren de alta velocidad, pero los estudios han de hacerse. Por otra parte, se creó una comisión mixta para determinar el trazado en una zona densa de población y que ecológica y orográficamente tiene sus problemas. Tengo entendido que está funcionando bien esa comisión de predeterminación de unos posibles pasillos.

El señor Chiquillo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, el señor Chiquillo ha tenido que abandonar la Comisión, pero ha dejado por escrito sus preguntas para que las pueda usted contestar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): En ese caso, lo que puedo decir es que yo sé que se están atendiendo y analizando las necesidades de infraestructura que creemos que tiene Valencia.

Respecto a lo que ha citado de teatros y demás, lo atenderá perfectamente el subsecretario del departamento, que va a comparecer a continuación.

Quisiera añadir sobre el parque central, que hay que hacer un estudio importante del sistema ferroviario en Valencia, porque previendo, igual que con la «Y» vasca, que llegue un momento en que exista la alta velocidad, hay que tener sabido dónde llega, cómo llega y cuántas estaciones tenemos. En Valencia no hay más que esta estación y hay que estudiar el problema a fondo. En términos de infraestructura es la única estación que existe. Este tema merece

la pena para que no tenga un hándicap y se está estudiando con los mejores deseos para el parque central.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado, por su amplia y detallada exposición.

Comenzamos un turno, que yo no llamaría de réplica, sino para manifestar satisfacciones e insatisfacciones de todos los grupos que han pedido la comparecencia, en cinco minutos, y advierto a los portavoces que seré estricto por el retraso que llevamos.

Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Es evidente que con el señor secretario de Estado es más fácil mantener una conversación que un debate, lo cual tiene sus ventajas. La comparecencia discurre en los términos razonables que ya impuso el anterior portavoz y actual Presidente, don Jesús Posada, y que en nada recuerdan las insufribles actitudes del Partido Popular en fechas anteriores a cuando fue portavoz el señor Posada. Pero tiene también algunos inconvenientes. Tiene el inconveniente de que si el señor compareciente, el secretario de Estado, en su réplica hace un discurso generalista, en el que viene a situarse en posiciones muy próximas al modelo que estamos defendiendo, el debate se desvirtúa, porque en estos presupuestos, y más en la ley que los acompaña, lo que hay es un modelo de gestión de infraestructuras y de concepción del servicio público en las mismas radicalmente distinto al que hemos mantenido durante muchos años. Por tanto, algunas deben ser las diferencias. Me voy a referir a las más importantes.

Dice el señor secretario de Estado, y así sería bueno que fuese, que no están fijados los criterios de déficit y que los mismos deben ser políticos. Como en la mayoría de las afirmaciones, el problema es que las cosas que usted dice (que estoy absolutamente seguro de que están en su convicción personal y en la del Ministro) son radicalmente distintas de las líneas de actuación oficial del Gobierno. Por ejemplo, el criterio de déficit es político. Es lo que vino a proponer el señor Prodi al señor Aznar hace un mes: Vamos a unir los esfuerzos de Italia y España para convencer a la Unión Europea de que no es posible la Unión Monetaria sin el sur de Europa. La respuesta del señor Aznar fue irse al día siguiente al *Financial Times* a decir: Italia ha venido a proponernos una trampa en los criterios de déficit. Esa es una constante entre las cosas que usted ha dicho, con la mayoría de las cuales yo estoy bastante conforme, y lo que se contiene en la ley de presupuestos.

Usted no necesita justificar la necesidad de intervención de la inversión privada en las infraestructuras en base a los acuerdos de Maastricht, que también, aunque no existiera Maastricht. Bueno es que el capital de este país se desperdice, que entre en inversiones de riesgo, pero de riesgo, no de inversiones que estén garantizadas después por los Presupuestos Generales del Estado. Ese es un bien en sí mismo y no nos podemos oponer a él. Estamos muy conformes. Dice, y yo lo creo, y lo dice su ministro, y también lo creo, que no se pretende adelgazar el Estado, pero

uno escucha después al señor Rato, a la señora Tocino y al señor Piqué y no es eso lo que están defendiendo. Usted está, junto con otros miembros de este Gobierno, en una clara desintonía —disculpe que se lo diga— con las políticas oficiales que desarrolla el Gobierno.

El problema no está en la entrada de la inversión privada en las infraestructuras, sino que ustedes crean en la Ley de medidas fiscales toda una serie de figuras de contratación y de gestión de las mismas que trastocan severamente los esquemas existentes. Eso ya es grave, pero aún más grave es que me diga usted que se han puesto ahí por si acaso pero no se piensan utilizar y que es el único momento procesal en que es posible introducir esas medidas. No es verdad, señor secretario de Estado. Hay otros momentos procesales, hay otras leyes que podrían contemplar la adopción de esas medidas. Pero si ustedes quieren hacerlo todo a la vez, como digo, subvirtiendo —en el buen sentido de la expresión— el esquema de inversión en construcción de infraestructuras en este país, introduciendo una serie de nuevas normativas, de nuevos modelos de contrato, de nuevas sociedades, de las que para colmo me dice usted que no está pensado utilizarlas, la situación, desde luego, es de paralización de las inversiones y, por supuesto, que nos olvidemos de que esos 100.000 millones de activos financieros que pudieran compensar, de alguna manera, la bajada de los ciento y pico mil millones de pesetas en inversión van a ser reales.

Por tanto, la comparación que usted me hace entre los presupuestos ejecutados de 1996 y los iniciales de 1997 es una figura retórica, no son comparables, nunca se ha hecho en esta Cámara. Se comparan presupuestos iniciales con presupuestos iniciales. Porque claro, tiéntese usted la ropa de que los presupuestos liquidados realmente en 1997 sean los que ustedes han presentado, porque razones suficientes tenemos para poder sospechar que el presupuesto de ingresos no soporta el presupuesto de gastos, y que más bien pronto que tarde tendremos un decreto-ley de lo que ustedes llaman no disponibilidad que afecte de forma grave y fundamentalmente a las inversiones.

La simbología, señor Abril Martorell, no es neutral, o por lo menos no es neutral en algunos casos. Todos los proyectos que estaban contemplados en el plan tienen la base documental suficiente para poderlos incluir en inversiones reales en los próximos años, pero incluirlos de verdad, no pintando las inversiones. El proyecto Adra-Motril tiene hasta estudio y declaración de impacto ambiental, tiene 39.000 millones de pesetas de costo estimado, se valoran en los presupuestos en 700 y se mete una anualidad de 40 millones, por no hablarle del caso que más conozco, que es el de Huelva-Portugal, uno de cuyos tramos tiene incluso orden de contratación por el Consejo de Ministros anterior, y que ustedes ahora quieren empezar por el tramo que no tiene terminado el estudio ni las expropiaciones. ¿Por qué? Porque así justifican poner 66 millones de pesetas, porque si no tendrían que poner los 2.500. Por tanto, la simbología —parte de la explicación conceptual que usted nos ha dado—, que puede ser verdadera en antropología, en política no es neutral. Ustedes conscientemente han quitado de los presumpues-

tos una serie de inversiones que estaban maduras para poder ser incluidas.

Termino, señor Presidente. Difícil tenía de entender lo que es la GIF, la gestión de infraestructura ferroviaria. Entendía y sostenía yo que era una clara separación de la construcción y mantenimiento de infraestructura, que es de la GIF, y la explotación de la red, que se le atribuye a Renfe, y para convencerme a mí y al señor Santiso de que estábamos en una postura errónea me cita el punto 6 del artículo 134, ¡bendito sea Dios!, que es precisamente el que deja manifiestamente claro que va a haber dos empresas diferenciadas, porque al autorizar que sea Renfe la que debe aportar la tracción y abonar al GIF el canon correspondiente, está usted dejando meridianamente claro que son dos estructuras empresariales distintas. Y por si fuera poco, el artículo 135 que amplía a las infraestructuras ya existentes lo que en el 134 era solamente para las nuevas infraestructuras nos confirma, salvo que sea también, como usted ha dicho, que está puesto ahí por poner, por rellenar folios y por hacer una ley más amplia, nos confirma, repito, que la intención del Gobierno, de quien ha redactado este artículo, es producir la segregación de las infraestructuras de la explotación comercial de las mismas. Y en eso es en lo que estamos de acuerdo. ¿Que el presupuesto tiene que ser austero? Sin duda. ¿Que les apoyamos en eso? Sin duda. Pero más les apoyaríamos si explicasen ustedes que es claramente un presupuesto austero, un presupuesto restrictivo de inversiones y un presupuesto que no colabora, desde el punto de vista de las inversiones, ni al crecimiento de la economía ni al mantenimiento del empleo. Lo quieren ustedes presentar de manera vergonzante utilizando 100.000 millones de activo financiero que ahora resulta que están ahí puestos por si acaso. No, eso no es así. La realidad pura y dura es que sobre presupuesto ejecutado en el año 1996 ustedes disminuyen ciento veintitantos mil millones de pesetas la inversión y crean una serie de figuras cuya gestión conjunta va a dificultar extraordinariamente la realización de inversiones en el próximo año, en que plantea una serie de inconvenientes, desde el punto de vista de la política de transporte y de infraestructuras de este país, que usted en su discurso generalista no me ha aclarado en absoluto.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Santiso, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Voy a intentar ser muy breve.

Yo creo que, efectivamente, ningún gestor tiene mala voluntad. Yo parto del supuesto de que todo el mundo que está en política y que accede a las responsabilidades de Gobierno quiere lo mejor para su país. Otra cosa es que discutamos los métodos, los medios, incluso la credibilidad en este caso de los presupuestos. Ya se ha dicho reiteradamente, primero, y yo sigo insistiendo en que estos presupuestos no son creíbles en el capítulo de ingresos, con la repercusión que puede tener después en el capítulo de gastos. En segundo lugar, está claro y se ha dicho también

para qué puede ser utilizada la famosa agencia de infraestructuras ferroviarias, con dos apartados diferenciados: creación de nuevas infraestructuras donde hay experiencias previas. En nuestro país se intentó —y recuerdo ministros anteriores— buscar colaboración del capital privado, por ejemplo, para hacer la conexión Madrid-Barcelona, y fue imposible encontrar un socio financiero que más o menos en un porcentaje de 50-50 participara en el impulso de alta velocidad entre Madrid y Barcelona, por las dificultades que tenía y también por las experiencias que estaban sucediendo con el Eurotunel, a pesar de ser una obra de otra característica incluso de conexión entre Gran Bretaña y Francia. Por tanto, más allá de que es importante que haya una mayor colaboración entre el capital privado y el público —y en eso nuestro grupo no está en contra—, no se debe convertir tampoco en algo que signifique dificultar la competencia en el sector privado y especialmente en el sector de construcción, porque a veces este tipo de mecanismos, incluido el llave en mano y otros, tienen para mí la pequeña o gran perversidad de que dificultan la participación, en igualdad de condiciones, de las empresas constructoras en los contratos, con toda una serie de añadidos como es la subcontratación, etcétera. Por tanto, son temas en los que se empieza a ver posibles nuevos instrumentos que, efectivamente, hay que analizar uno por uno. Por ejemplo, nosotros no estamos en desacuerdo —con muchos matices y habrá que verlo— en que a lo mejor una de las soluciones para construir o terminar la autovía Manzanilla-Benavente sea que lo construya la concesionaria de la autopista de Asturias-León a cambio de prorrogarle unos años su concesión. Ese es un mecanismo que a lo mejor no es de los peores que se puede imaginar, incluso es uno de los posibles para construir y terminar de una vez esa autovía Manzanilla-Benavente que conectaría ya con Asturias.

Con esto quiero decir que nuestra posición no es estar en contra de todo, sino que la experiencia histórica nos hace tener bastante recelo en muchos de los planteamientos que hoy se introducen como pinceladas. Por eso nosotros seguimos manteniendo que es posible —y además se ha demostrado— evaluar los costes de infraestructura y su mantenimiento sin necesidad de hacer una separación de empresas en el caso de Renfe. Seguimos manteniendo que es posible, si lo que se quiere es saber cuánto cuesta, porque otra cosa es que si tuviéramos ya la agencia de infraestructuras, por ejemplo entre Madrid-Sevilla, y fuera la propietaria de la línea, se introducirían una serie de elementos y dirían cuánto habría que cobrar o qué canon tendría que pagar Renfe para la explotación de esa línea que ha costado los millones que conocemos todos que ha costado. Esas son las cosas que nos crean incertidumbre, porque vemos difícil la aparición del impulso privado suficiente para nuevas infraestructuras y que la segunda parte va muy ligada a la primera. Es decir, hay líneas que por su elevado coste es imposible compensarlas por vía de canon y, por tanto, estaríamos de nuevo en el punto inicial de que hacen falta aportaciones, una vez que el Estado diseñe su política de ferrocarriles o de carreteras. Además, en su época fue un ejercicio muy razonable, que ya no se ha vuelto a hacer,

el balance social del ferrocarril. Es decir, comparar y saber cuáles son los costes reales y añadidos de todo el entorno del transporte de carretera y cuál es realmente el balance social del ferrocarril y los menores costes que tienen otros apartados que no se computan, entendiendo que son modos intercambiables y complementarios. Insistimos en que es muy positivo incluso para el mantenimiento, que es otro factor que aparece y va a aparecer en los próximos años con más fuerza, porque ahora están recién construidas, pero a medida que se van deteriorando, lógicamente las partidas presupuestarias para mantenimiento de infraestructuras van a ser importantísimas. Por tanto, entendemos que en la medida en que se transfiera el transporte en términos similares a los europeos al ferrocarril, va a ser positivo también para el mantenimiento de la red de carreteras, siempre que seamos capaces de transferir tráfico pesado.

Falta una discusión de fondo, que no es hoy el momento, que se refiere a acabar con la permanente promesa por parte de todos de nuevas infraestructuras sin haber discutido, de verdad, cuáles son las líneas tanto en ferrocarril como en carretera. Se nos puede decir que el PDI. Yo digo que no, que hay que ir a un plan concertado con todas las fuerzas políticas y con todas las comunidades autónomas que permanezca en el tiempo y que, por tanto, permita abordar con seriedad el futuro de los próximos ocho o diez años y los costes que conlleva. Creo que eso es lo que falta iniciar en un futuro próximo.

Termino diciendo, señor Presidente, que son unos presupuestos continuistas, en general. Es verdad el momento político en el que estamos, con los criterios de Maastricht; pero anunciando —como está clarísimo— las dificultades que va a haber en el año 1998, creo que esas intenciones de marcar futuros caminos en infraestructuras no se van a realizar, porque el año 1998 aún va a ser más duro, con las consecuencias que eso tiene también tanto sobre el empleo como sobre la creación de nuevas infraestructuras.

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

El señor **VAZQUEZ VAZQUEZ** (don Guillermo): Espero alguna respuesta concreta por escrito a las preguntas que luego presentaré. En todo caso, quiero comentar algunas cosas para Galicia, con Maastricht o sin Maastricht, es decir, que cuando no hay Maastricht porque viene Maastricht y cuando viene Maastricht porque esperamos a que pase.

Me parece muy preocupante la filosofía del ministerio, por ejemplo, respecto al ferrocarril. El señor Abril Martorell afirma que el ferrocarril no está abandonado. A mí me gustaría que en el caso concreto de nuestra comunidad se diera una vueltecita en tren para comprobar si está abandonada o no. Desde luego, que nuestras expectativas ferroviarias se sigan fiando a la construcción del túnel de Guadarrama me parece una auténtica burla, y se lo digo sin acritud, como se decía antes. También el túnel del canal de La Mancha va a acercar Galicia a Inglaterra, eso es evidente, pero es que para nosotros no es ninguna solución, porque estamos hablando de que es necesario invertir can-

tidades modestas, por ejemplo, para mejorar los trazados —porque ya sabe usted a qué velocidad anda el tren en Galicia— o para poner en algunos corredores, que según ustedes son rentables, dobles vías o electrificar. Nosotros estamos hablando de ese tipo de cosas. Me parece que la única esperanza que usted nos da es un futuro estudio, a ver si nos conectamos con Portugal y por ahí supongo que a Madrid.

En cuanto a las autovías no cabe, efectivamente, mejor intención, pero de intenciones no vive el hombre. El problema es que siempre estamos en las intenciones. Las autovías de Galicia parecen el gigantesco esfuerzo presupuestario de todos los ministerios, pero ya sabe usted que, como es conocido, son las últimas, y que en esos famosos tramos de Pedrafita hay unas cantidades, ponen mucha voluntad, pero desde nuestro punto de vista va a significar, en esencia, que este año tampoco se comienzan. Dudamos mucho —y si no el tiempo nos lo dirá— si se va a acabar en los plazos que ustedes mismos se fijan ahora, aproximadamente hacia el 2000, para qué nos vamos a engañar, el resto de los tramos. Quiero recordar, eso sí, en cuanto a las autovías de Galicia, que había un compromiso firmado entre el Ministerio de Obras Públicas —ahora de Fomento— y la Xunta de Galicia, para que estuvieran acabadas en el año 1995. Digo esto para que las señoras y señores Diputados entiendan que no estamos hablando de cosas estratosféricas.

El señor **PRESIDENTE**: Como habíamos dicho, si algún grupo quiere intervenir lo haría por un tiempo de cinco minutos como máximo.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, le prometo brevedad, por dos razones: la primera por lo avanzado de la hora y la segunda porque el turno que corresponde al grupo parlamentario que apoya al Gobierno —que no va a ser laudatorio, como se temía el portavoz socialista, sino simplemente de satisfacción, en la terminología del Presidente es un turno de satisfacción o insatisfacción— no es costumbre de esta casa que sea especialmente largo.

Este turno es de satisfacción, señor secretario de Estado, en primer lugar, por un resultado final, que es que a pesar de ser un presupuesto inusualmente restrictivo en inversiones, a través de la mecánica que comporta la Ley de acompañamiento, significará un crecimiento del conjunto del presupuesto consolidado de un 5,8 y en inversiones, en particular, del 11,7 por ciento. Este es un año complicado y ciertamente difícil. En segundo lugar, porque este presupuesto, que es el del Ministerio de Fomento pero también del Gobierno —y esto evidentemente es una referencia a las palabras del señor García Arce—, responde a la filosofía del Gobierno, que no es otra que en este año, exceptuando las prestaciones sociales, todas las demás partidas, incluidas las inversiones, se vean afectadas por el esfuerzo limitativo del gasto para el año 1997. Pero quiero decir que está presente, en este sentido restrictivo de los presupuestos, no solamente el propósito del Gobierno de

atender a los criterios de Maastricht, de intentar cumplir los criterios de Maastricht, particularmente en lo que concierne al déficit llegando a esa meta del 3 por ciento, sino que —y aquí le doy la razón al portavoz socialista y coincido con él— responden a un nuevo modelo de gestión de infraestructuras. Dicho en otras palabras, con ocasión de Maastricht, y sin duda por el impacto de Maastricht, en el cumplimiento de los criterios de Maastricht, el Gobierno, y con él el Ministerio de Fomento, obviamente, incorpora un nuevo modelo de gestión de infraestructuras, facilitando el acceso del capital privado a la financiación de las mismas; y esto se hace a través de una serie de mecanismos que se incorporan a la llamada Ley de acompañamiento, como son los contratos llave en mano, la creación de sociedades estatales para la construcción y explotación de carreteras, las modificaciones de la Ley de autopistas, la creación del ente gestor de infraestructuras ferroviarias, con la asignación de una aportación del Estado de 60.000 millones de pesetas, etcétera. Consiguientemente, no es sólo Maastricht. Estamos en presencia de un esfuerzo, de un deseo de este Gobierno de ir a un modelo distinto de gestión de infraestructuras. En esta Cámara asistimos todos los días a la confrontación de al menos dos modelos de sociedad y dos modelos de muchas cosas: dos modelos de política de suelo, dos modelos de política de vivienda y dos modelos de gestión de infraestructuras, que es a lo que responde el presupuesto cuyas líneas fundamentales nos ha expuesto, en su área, el señor Abril Martorell. Primera idea.

Segunda idea: se pretende al mismo tiempo, y con ocasión de este modelo nuevo de infraestructuras, dar un cambio en la estructura patrimonial del Estado. Por esta razón se produce una afectación de recursos procedentes de privatizaciones a la financiación de infraestructuras. ¿De qué se trata? De algo muy sencillo, que se enuncia muy telegráficamente. El Estado pretende desplazar recursos de sectores en los que su presencia ya no es necesaria a otros que benefician a toda la sociedad, como es la política de infraestructuras, sirviendo al propio tiempo de catalizador de la iniciativa privada en materia de infraestructuras. Que esto no guste a otros grupos de la Cámara, en particular al Grupo Socialista, es normal. Estamos asistiendo, desde hace años, a una —vuelvo a utilizar la expresión que he utilizado en algún debate público— demonización de la iniciativa privada, a un ensalzamiento y a una apología permanente de la inversión pública. El modelo de gestión de infraestructuras del PSOE es un modelo público, públicos son los recursos, públicos deben ser los agentes, etcétera. El modelo de gestión de infraestructuras del Partido Popular es distinto, y a esto responde este presupuesto, sin paliativos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz, se le acaba el tiempo. Además, me gustaría que no entrara en una confrontación tan directa.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Desde esta confrontación de dos modelos se explican algunas cosas que he oído esta mañana, y alguna me ha preocupado. Que se diga que lo decisivo a partir de ahora no está en el presupuesto, que

se podrán sustanciar los presupuestos en cinco minutos, que esta mecánica queda fuera del control de las Cámaras y del control presupuestario, que asistimos a un vaciamiento del presupuesto, esto no se puede sostener. Las partidas que corresponden a operaciones financieras, capítulos VIII y IX, son partidas de los presupuestos del Estado, están incorporadas a los presupuestos del Estado, están sometidas a sus mecanismos de control por la Cámara, por la Intervención General y por el Tribunal de Cuentas. ¿Cómo se puede decir que con esta mecánica se saca del control presupuestario? Este es un tema de fondo político que no me sustraía a plantear, señor Presidente.

Acabo, señor Presidente. También desde esa perspectiva se entiende dividir al Ministerio de Fomento, al Gobierno, y decir que el señor Prodi no está contento con el señor Aznar, etcétera, son temas que no hacen al caso; también se dice que se produce una subversión de los esquemas presupuestarios. Son operaciones financieras a los capítulos VII y XIX, con el tratamiento presupuestario, de la Ley General Presupuestaria, y sometidas a todos los mecanismos de control. No me haga recordarle, señor García-Arreciado, que autoridad moral para hablar de cumplimiento de los presupuestos y de la Ley General Presupuestaria la tienen muy pocos grupos de esta Cámara, pero desde luego el suyo no tienen ninguna autoridad moral para ir a este tipo de planteamientos.

En todo caso —y ahora concluyo de verdad, señor Presidente—, hay que valorar los presupuestos por sus resultados y su resultado es que en un año de restricciones presupuestarias la inversión pública del Ministerio de Fomento aumenta en el 11,7 por ciento. No tenga duda S. S. de que esta revolución que va a comportar este conjunto de medidas en el Ministerio de Fomento se vaya a producir. Uno conoce muy bien —como S. S. o mejor— el equipo del Ministerio de Fomento y está seguro de que esta llamada revolución por S. S. no afecta para nada al equipo del Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a los planteamientos de los grupos parlamentarios tiene la palabra, muy brevemente, el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señor Presidente, nadie desea la brevedad más que yo a estas alturas. Considero que es necesaria.

Señor García-Arreciado, quisiera explicarle ahora el caso alemán. Antes no he podido pero ahora es necesario. El caso alemán consistía en pagar unas infraestructuras al terminar, incluso poderlas pagar con financiación a lo largo de un tiempo. Sobre este tema yo solicité los papeles de detalle y éstos explicaban un tipo de actuación *ad experimentum*, hasta cierto punto, con la posibilidad legal de pasar estas infraestructuras en estas condiciones a concesión y como una apertura hacia el día de mañana. Examinado el caso, fueron dos las conclusiones que saqué. La primera, que además de en Estados Unidos en todas partes cuecen habas y hay que buscar aportaciones privadas, como el señor Santiso y usted mismo han dicho. Esto está

en el signo de los tiempos y es la apertura a que me he referido. La segunda conclusión es que, haciendo nuestro trabajo, procuramos averiguar cuáles eran los criterios con los que la Comisión iba a computar o no diversas partidas presupuestarias o extrapresupuestarias. Y la respuesta que yo obtuve, técnica, no política, es que el SEC 95 se complementaría parcialmente con otro y que, en cualquier caso, no se comprometían en la respuesta. ¿Qué quiere decir esto? Yo lo tengo que entender en términos de mi experiencia empresarial. Durante años he estado haciendo cuentas de resultados y balances de empresas, y las partidas son opinables, si son asuntos capitalizables o no, si debe considerarse gasto del ejercicio o debe considerarse de otra forma. Si surgen dudas en cuanto al cómputo, y la prueba es que hay auditorías que no coinciden, que toda cuenta de resultados que se presenta va a Bolsa o no sufre juicios, etcétera; si eso sucede en algo tan elemental como es la contabilidad de una empresa, mucho más ocurre cuando se trata de estos cómputos. Por otra parte, como se juegan partidas políticas o sociales inmensas por los diversos países, se me ocurre que —y lo expreso brevemente, pero no para sacarle ese partido que se le ha sacado— este tema tendrá que ser objeto de un debate profundo. Yo suprimo la palabra «político» y espero que se realice un debate profundo que no estará alejado de los enormes envites, pero no en cuanto a los criterios, que consisten en unos números que se predeterminaron y ahí están, sino en cuanto a qué cosas meten y cómo las meten. Yo creo que para empezar hay un problema técnico y para seguir, inevitablemente por el envite que está presente por parte de todos los países, muy importante. Me remito a la prueba del tiempo que creo me dará la razón.

Dice S. S. que lo interesante es comparar el presupuesto inicial con el inicial, que es lo que siempre se había hecho y que yo había utilizado una retórica determinada. Yo había pensado que se podían dar estos planteamientos. Mi reflexión la hice para poder replicar sobre un asunto importante. Lo que en realidad hay que discutir aquí es el cuadro macroeconómico que plantea un crecimiento del 2 al 3 por ciento. El 2 por ciento se obtiene este año de acuerdo con el tipo de presupuesto ajustado que yo he dicho, no con el presupuesto inicial. Habría que pasar el presupuesto inicial al presupuesto ajustado y después comparar con el año 1997. Esa es la verdadera comparación, porque lo que se está juzgando aquí no es el presupuesto de Fomento, sino la legitimidad de comparar un presupuesto ajustado con otro presupuesto inicial para 1997. Esa legitimidad técnica y presupuestariamente le viene de que lo que hay que comparar son las magnitudes de inversión, etcétera, que han conducido a un 2 por ciento en este año y que se sostiene en el cuadro macroeconómico y en todo el acompañamiento presupuestario que conducen al 3 por ciento. En virtud de ello es por lo que yo considero técnicamente legítimo hacer esta comparación. Aparte de que es la de la vida real.

No voy a volver sobre los temas que se han tratado anteriormente. Creo que el signo de los tiempos va por esta complejidad presupuestaria, igual que lo fue anteriormente en el sistema financiero por la complejidad de la ingeniería

financiera. Yo creo que esto es sobrevenido —como ha dicho el portavoz del Partido Popular— por razón de Maastricht, pero la verdad es que el trabajo que realizamos fue general, examinó lo que pasaba en el mundo, examinó también las diversas soluciones que había, y las había porque ya estaban dando respuesta a temas preexistentes. Otra cosa es que en España, por las razones que fuere, todavía no hubieran hecho falta. Pero tanto S. S. como el señor Santiso han abundado en que no tienen nada que objetar a la idea global de la aportación privada. Más que aportación privada yo diría que los países son de todos, que los presupuestos encuentran sus limitaciones, que el poder político tiene fuertes limitaciones presupuestarias, que el poder político ha de responder a la demanda social y el poder político se ingenia para satisfacer a esa demanda de la mejor manera posible, y esa manera, en una economía de mercado, es con la colaboración de lo que se llama iniciativa privada necesariamente, porque no existe otra distinta como agente económico globalmente considerado. Creo que este tema es claro y evidente. Podemos llamarlo como queramos pero es así.

La Directiva 91/440, sobre ferrocarriles, pide no que haya dos entes diferenciados sino que se diferencie al menos contablemente. Señor García-Arreciado, el GIF se diferencia porque si no se podría privatizar y se podría considerar como ingresos del Estado. Pero al ser ingresos financieros no entrarían como ingresos; en cambio el gasto entraría como gasto del Ministerio y, en consecuencia, subiría la ratio de Maastricht. La diferenciación en este caso procede por esta razón. Naturalmente que una vez establecida una gestión de infraestructuras ferroviarias, un ente público de esta naturaleza (que por cierto dice claramente que es al cien por cien aportación del Estado, por las razones que se han señalado de que la rentabilidad es problemática y, por tanto, la aportación privada es problemática), un ente gestor de infraestructuras, tiene una capacidad de endeudamiento, de compra aplazada, etcétera, que no la tendrían los presupuestos del Estado, y tiene una fecundidad mayor hacia inversiones, partiendo de una necesidad original que consiste en crear un ente separado de la Administración del Estado puesto que es un modo de evitar el cómputo de Maastricht. Razón que más o menos están utilizando todos los países. Tampoco este Gobierno hace ninguna cosa que brille por su novedad. Antes he comentado un ejemplo de un país bastante próximo. Aparece separado por una razón de necesidad, no de otro tipo, porque tiene ventajas. Se le paga un canon, porque Renfe también a sí mismo se está pagando un canon con la separación contable de la infraestructura. Renfe apunta en sus cuentas como explotación que paga un canon y como administrador de infraestructuras recoge el canon. Es lo que yo tengo entendido, aunque yo no lo he visto. La línea está dentro de los presupuestos de Renfe, pero así lo tengo entendido. Esa es la razón básica. ¿Por qué se ha de pagar un canon? Se ha de pagar un canon por una razón evidente. Esto no computa en Maastricht porque es un ente que tiene ingresos y no tiene más ingresos que el canon; si no tuviera canon, no sería explicable esto como un ente que no computase cara a Maastricht.

El artículo 135, señor Santiso, lo que dice es que el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, podrá atribuir el GIF a la administración de infraestructuras ferroviarias en las mismas condiciones. Esto se puede leer de cualquier manera, por ejemplo, el Madrid-Valladolid. Eso depende de los fondos, de la financiación, de las perspectivas, de las aportaciones; depende. Esto es un sistema abierto, pero, como ha dicho muy bien el señor Ortiz, cualquier acto que se haga es necesariamente presupuestario; por lo tanto, al final se sabrá lo que sucede con todo, y nadie va a rehuir una comparecencia de fondo auténtico, no como la de hoy, sobre el tema ferroviario porque es un tema tan denso, tan difícil, y en una situación tan dificultosa que creo que todas las comparecencias son necesarias.

En cuanto al señor Vázquez —con esto termino porque no hay más intervenciones—, lo daremos por escrito. Yo no sé lo preocupante que sea la filosofía del ferrocarril. Yo no he querido decir que lo de Madrid-Valladolid era la manera de resolver los problemas de Galicia, lo que sí he dicho es que si se hace el Madrid-Valladolid todo el norte recortará una hora y media. Ese es un hecho de la vida real, o lo será, pero, en fin, puedo no decirlo si es una cosa que molesta, pero la verdad es que no creo que sea un defecto el acercarse una hora y media, pero lo puedo retirar en este tipo de comparecencia.

En cuanto a las demás preguntas, el presupuesto y las instrucciones son atender correctamente a las autovías de Galicia, y desde luego estamos en ello totalmente.

Lo otro que he dicho es verdad cien por cien. Nosotros vamos a mirar el ferrocarril; no puedo decir más que mirar y estudiar el ferrocarril porque todos sabemos las restricciones presupuestarias que tenemos y todos sabemos, por todo el tiempo que hemos dedicado al ferrocarril, que no son inversiones baladíes si queremos tener una red de primera. Vamos a ver lo que se puede hacer, pero tenga por seguro, señor Vázquez, que por el Gobierno no va a quedar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor secretario de Estado por su intervención, y reitero que contestará el Ministerio de Fomento a través de esta mesa de la Comisión las preguntas, sobre todo las que se planteen por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de empezar la próxima comparecencia, quisiera dar a conocer a la Comisión que, por parte del Grupo Socialista se ha retirado la petición de comparecencia del Director del Organismo Autónomo de Correos y Telégrafos y la del Presidente de Retevisión.

Con ello hemos reestructurado las comparecencias para esta tarde y el Presidente de AENA, en vez de a las dieciocho treinta, estará en la Cámara a las dieciocho horas, y el Presidente de Puertos del Estado estará a las diecinueve horas.

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (CALVO-SOTELO IBAÑEZ-MARTIN), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, (Número de expediente 212/000279, 212/000284, 212/000285 y 212/000286.)**

El señor **PRESIDENTE:** Damos la bienvenida al subsecretario de Fomento, don Víctor Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín.

En la comparecencia del señor Subsecretario están incluidas las preguntas que pueda dirigirse al Director General de Vivienda y Urbanismo, al Director General de Programación Económica y Presupuestaria y al Presidente de la Sociedad Estatal de Promociones y Equipamientos del suelo (Sepes).

El grupo que ha pedido la comparecencia es el Grupo Socialista, por el que intervendrán, a continuación, el señor García-Arreciado y la señora Narbona. En primer lugar, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** Gracias al señor subsecretario por su primera comparecencia en esta Comisión, al tiempo que le deseamos sinceramente éxito en la responsabilidad que tiene en el ministerio. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la presidencia.)**

Como se ha producido ya con el señor secretario de Estado un debate más o menos de la generalidad de los presupuestos, el turno que voy a utilizar no va a estar amparado por ningún discurso general, sino por una serie de preguntas concretas, referidas básicamente a la Dirección General de Planificación Económica, pero que se acumula en la comparecencia del señor subsecretario, como nos ha dicho el señor Presidente.

Las preguntas son muy concretas, señor subsecretario. La primera es que el Real Decreto 12/1996, supuso para el ministerio una inyección de casi 180.000 millones de pesetas en fondos para solventar o liquidar todas las insuficiencias presupuestarias detectadas al 31 de diciembre del año pasado. En esta circunstancia, señor subsecretario, ¿cuál es la situación de pagos pendientes, en términos de deuda reconocida del ministerio en estos momentos, tanto a empresas como a proveedores, a expropiaciones, etcétera?

La segunda cuestión, señor subsecretario, es la previsión de licitación y de adjudicación de obra que tiene el ministerio para el próximo año; dicho en otras palabras, el crédito vivo que queda una vez restado de los créditos presupuestarios aquél que está comprometido por decisiones de ejercicios anteriores.

La tercera cuestión es cómo pueden existir inversiones en curso que se extenderán a lo largo de 1997 y 1998, sin reflejo presupuestario en el anexo de inversiones. Bien sabemos que el anexo de inversiones no es vinculante para el Gobierno, pero siempre es una información de utilidad para esta Cámara pues nos aporta saber las actuaciones concretas, con un margen amplio de flexibilidad, a que se van a dedicar los recursos que se ponen a disposición de la Administración del Gobierno, en este caso, por la Cámara. Dicho en otras palabras, qué grado de compromiso adquiere el ministerio ante la Cámara cuando presenta los anexos de inversiones.

Quisiéramos también saber, señor subsecretario, cuál es el grado de ejecución del capítulo 6, de inversiones reales, con el último dato que tenga disponible referido al año en

curso; cuál es el límite de disponibilidad del ministerio con cargo al presupuesto de años venideros, y en qué porcentaje puede el ministerio licitar o adjudicar obras con cargo a previsiones presupuestarias de los ejercicios subsiguientes. Queremos asimismo saber, señor subsecretario, qué medidas tendrá que tomar Renfe ante la reducción de 34.000 millones en transferencias corrientes para subvencionar el déficit de explotación de los ferrocarriles.

También queremos saber, porque el señor secretario de Estado, dada la generalidad de su comparecencia y de su intervención no nos lo ha definido muy claramente, cómo se van a gestionar los 100.000 millones de activos financieros que constan en el programa 511-D. ¿Son anticipos reintegrables, como los 600 millones de activos financieros que se anticipan a la comisión del mercado en telecomunicaciones? ¿Irán a préstamos? ¿Van a ser destinados a crear sociedades de capital mixto o van íntegramente a sociedades con capital público? Es decir, quisiéramos saber algo más de lo que se contiene en los presupuestos sobre una partida de 100.000 millones y de cuya correcta ejecución depende, en gran medida, que los presupuestos cumplan su función dinamizadora de la economía y del mantenimiento del empleo. Queremos también saber qué ahorro se ha producido en altos cargos en el Ministerio, y por qué se modifica la LAU, en el artículo 123 de la ley de medidas fiscales, exonerando a la Administración de pagar las fianzas establecidas con carácter general en la ley.

Por último, hay una pregunta dirigida al señor secretario de Estado, que me ha remitido a usted porque tendrá un mayor conocimiento de ella. En el programa 511-D, de los servicios de dirección del ministerio, ¿cómo es posible y en qué concepto se produce una reducción de casi el 40 por ciento en el gasto corriente, en el capítulo 2, cuando se mantiene prácticamente en términos reales monetarios el capítulo 1? Si van ustedes a tener el mismo personal, las mismas funciones, las mismas oficinas, ¿cómo es posible que se produzca y en qué concepto, una reducción que, por otra parte, es la única realmente importante que se produce en el ministerio, en el, tan criticado en años anteriores, capítulo 2, de gastos corrientes?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tiene la palabra la señora Narbona para formular las preguntas que estime oportunas.

La señora **NARBONA RUIZ:** Señor subsecretario, me sumo a la felicitación que se le ha hecho patente por mi compañero de grupo parlamentario y le doy la bienvenida a esta Comisión.

En mi intervención, me voy a centrar en las preguntas que hubiéramos dirigido al Director General de la Vivienda y el Urbanismo, cuya comparecencia habíamos solicitado, empezando por señalar que tanto la lectura de los presupuestos como la de la ley de acompañamiento de los mismos nos produce una valoración desfavorable, en cuanto a la incoherencia en materia de política de vivienda, respecto a lo que el Partido Popular durante toda la fase electoral había planteado a la sociedad, en el sentido de que, en este caso, no sólo se iban a mantener, como se

anunciaba entonces, en lo que se refería a la inversión pública, los porcentajes sobre el PIB existentes sino que el Partido Popular consideraba absolutamente insuficientes los recursos presupuestarios a destinar a la política de vivienda y anunciaba, con carácter inmediato a su llegada al poder, un aumento de dichos recursos en el presupuesto que correspondiera hacer al nuevo Gobierno.

Junto con ese compromiso, hubo una serie de propuestas, incluidas en el programa electoral del Partido Popular, por lo que se refiere a modificaciones fiscales, que deberían dirigirse hacia el fomento de determinadas actividades ligadas a la política de vivienda y que, en gran medida, compartíamos en nuestras propias propuestas electorales; por ejemplo las que se referían al fomento del alquiler. Como digo, no encontramos ni lo uno ni lo otro. No hay un incremento de recursos, más bien, como explicaré a continuación y salvo que usted me corrija, hay una menor aportación de recursos de la que sería necesaria en 1997 para atender el marco de política de vivienda que ustedes se han encontrado ya en fase de ejecución durante 1996.

Quiero hacerle una pregunta específica relativa a la Ley de Arrendamientos Urbanos. No hemos encontrado en las normas que se traen a la Cámara algo que era un mandato legal incorporado en la propia ley, en cuanto al establecimiento, a partir del primer presupuesto posterior a la LAU, que en realidad es éste, de deducciones fiscales compensatorias para aquellos propietarios con inmuebles con contratos de renta antigua cuyos inquilinos no pudieran, por razón de sus ingresos, incrementar o actualizar su renta. No vemos aparecer esa deducción fiscal o esa compensación en las propuestas que se nos traen y, por supuesto, ya anticipamos que si esto es así presentaremos una enmienda en lo que se refiere a compensar efectivamente a estos colectivos. Por cierto, mientras se hacía la Ley de Arrendamientos Urbanos, se nos amenazó con presentar un recurso de inconstitucionalidad por parte del Partido Popular si no había esas compensaciones fiscales a estos propietarios y, de hecho, se llegó a un acuerdo, en el marco de una ley muy consensuada, precisamente para que estos propietarios recibieran esos beneficios de carácter compensatorio.

Me centro en lo que se refiere a política de vivienda. Es verdad que las cifras de la Dirección General de Vivienda son muy parecidas, en su conjunto, a las cifras del presupuesto de 1996; no se produce un decremento; permite atender una serie de compromisos existentes (me refiero por ejemplo al mantenimiento del ritmo de inversión en Ceuta y Melilla, compromiso asumido en la fase de transferencias, que creo que es justo reconocer que queda suficientemente incorporado). Sin embargo, me preocupa, por el contrario, que si vamos al capítulo 7, aparecen las partidas directamente ligadas a los distintos planes de vivienda, aquéllos que se llevaron a cabo en años pasados, pero cuyo coste sigue gravando de una forma significativa sobre los presupuestos presentes. En particular, en los últimos planes de vivienda —el plan de vivienda 1992/1995 y el actual— aparecen de forma agregada conceptos de subvenciones y de subsidiaciones que, centrándonos en lo que son simplemente los planes de vivienda, no los convenios para viviendas afectadas por aluminosis o algunos otros conve-

nios parciales, que son complementarios a la política nacional de vivienda, suman una cuantía de 84.874 millones de pesetas, sumando la subsidiación de tipo de interés, algo más de 60.000 millones, y la parte de subvenciones a comunidades autónomas ligada a los distintos decretos de aplicación de los planes, que son, este año, de acuerdo con lo indicado en el libro rojo, 24.500 millones de pesetas. Esa cifra —que, repito, figura en la documentación que se nos ha ofrecido— es incluso ligeramente superior a la que el presupuesto inicial de 1996 comportaba, que era una cifra global de algo más de 78.000 millones de pesetas.

Quiero decirle, señor subsecretario —porque de esto no tiene usted responsabilidad alguna pero es bueno que entienda los antecedentes— que la cifra que apareció en el presupuesto de 1996 era una cifra ya insuficiente para atender ese año los compromisos derivados de la aplicación de los distintos planes de vivienda y, de hecho, habíamos iniciado una serie de modificaciones presupuestarias para intentar que, durante 1996, esta insuficiencia inicial se viera compensada. De hecho, ustedes, al aprobar un crédito extraordinario para una serie de partidas, han inyectado recursos a la Dirección General de Vivienda durante este año, por una cuantía próxima a los 40.000 millones de pesetas, por lo que este año, para política de vivienda ha habido, de hecho, más recursos que los que el presupuesto contemplaba. Pero mirando hacia el año que viene se va a volver a producir la misma circunstancia: esos 84.000 y pico millones de pesetas entre subvenciones y subsidios de tipo de interés, están significativamente por debajo de los aproximadamente 125.000 millones que serían necesarios en 1997 para atender lo que serían los compromisos derivados de años anteriores, tanto en subsidiaciones como en subvenciones. Por lo tanto, hay una insuficiencia. Yo quiero que quede constancia en este momento de que puede ser resuelta como ustedes la han resuelto durante 1996, aunque de una forma con la que no coincidimos, pero que se puede volver a producir si el presupuesto para la política de viviendas se queda en estas cifras insuficientes. Naturalmente, sobre estas cifras apenas incide todavía la bajada de los tipos de interés que se está produciendo, porque más del 80 por ciento de lo que deberá ser pagado en el año 1997 se debe bien a subvenciones, que nada tienen que ver con la evolución de los tipos de interés, bien a préstamos subsidiados en un momento en el que había esquemas de convenio con las entidades de crédito diferentes a los actuales o, en cualquier caso, que no se ven afectados todavía por la bajada de los tipos de interés.

Quiero aprovechar su presencia aquí para intentar cubrir una carencia por parte del Ministro de Fomento cuando compareció hace poco en el Senado, que no contestó a una pregunta, entendemos que pertinente, sobre la evolución este año del Plan de vivienda. Me gustaría saber, si tiene la cifra, el número de viviendas que han sido objeto de financiación hasta el momento que disponga el ministerio en sus estadísticas, para ver cuál es el ritmo de cumplimiento en número de viviendas objeto de financiación, que es lo efectivamente pertinente a efectos de la sociedad.

Por último, y para no extenderme, quisiera que me explicara, en relación con Sepes, a cuyo presidente está usted

representando esta mañana aquí, cuáles son los proyectos relativos al futuro de Sepes, empresa pública que en estos momentos tiene una cuenta de resultados creo que satisfactoria, incluso en operaciones como la de Valdebernardo, que parecía que podía ser una operación arriesgada y que al final va a dar un cierto margen de beneficio, me gustaría saber, repito, cuál es el propósito del ministerio en cuanto a su eventual privatización y, en cualquier caso, en cuanto a la orientación que se vaya a dar a su actividad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para contestar a las preguntas formuladas por los portavoces del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín, don Víctor): En primer lugar, querría agradecer su felicitación al señor García-Arreiciado y la señora Narbona. Como muy bien ha dicho el señor García-Arreiciado, es mi primera comparecencia; yo no puedo, como el secretario de Estado, hablar de mi trayectoria parlamentaria.

Efectivamente, represento aquí al Director General de la Vivienda y al Director General de Promoción Económica y creo que las preguntas han sido bastante específicas. Sobre el presupuesto extraordinario, al que ha hecho referencia al principio el señor García-Arreiciado, tengo las últimas cifras sobre el grado de ejecución. En estos momentos, existe en obligaciones reconocidas, en *noscah*, un 33 por ciento del monto total de las partidas consignadas en el Ministerio de Fomento en el presupuesto extraordinario, y en «a disposición» un 50 por ciento. La cifra total del crédito era de 259.000 millones. Esto quiere decir que 86.365 millones están ya como obligación reconocida y los retenidos totales son de 116.434 millones. Esto era a día 3 de octubre, con lo cual creemos que el avance de la ejecución de este presupuesto es bueno.

En cuanto a la segunda pregunta, previsión de licitación del año 1997, tenemos un capítulo 6, como S. S. sabe, de 380.000 millones; existen 260.000 millones comprometidos y queda un resto de 120.000 millones. La posibilidad de licitación en volumen total se amplía en la medida en que haya anualidades futuras hasta poder alcanzar un volumen que multiplica esa cantidad.

Sobre el grado de ejecución del capítulo 6 del ministerio, diremos que las disposiciones son de un 92,2 por ciento a fecha 30 de septiembre, y las obligaciones reconocidas de un 67,05 por ciento. Estas dos cifras se comparan favorablemente con las mismas cifras de ejecución del presupuesto del año pasado. El año pasado, a 30 de septiembre, las disposiciones no eran del 92, eran del 89, y las obligaciones reconocidas eran sólo de un 57 por ciento, diez puntos menos que este año, con lo cual el grado de ejecución del presupuesto es alto.

Sobre Renfe, tenemos la esperanza, creemos que en parte fundada, de que a pesar de la reducción de transferencias corrientes que se ha producido, la deuda de Renfe no aumente en los 25.000 millones que aparecen en el presupuesto. Creemos que la favorable evolución de tipos de interés, aparte del efecto que el pago a cargo del presu-

puesto extraordinario de una serie de partidas a Renfe pueda hacer sobre su balance, aminore este efecto.

En cuanto a la gestión de los 100.000 millones de que se ha hablado, efectivamente 60.000 millones están destinados a dotar de capital al GIF, al gestor de infraestructura ferroviaria, y 40.000 millones a anticipos reintegrables, que es otra de las formas que se pueden hacer para concesiones futuras de autopistas. En cuanto se apruebe la ley, el 1 de enero se aprobará un reglamento del GIF y, en el momento de la constitución de la sociedad se transferirán esos 60.000 millones al nuevo ente que, como sabe usted, es cien por cien público, no hay participación privada en su capital.

En cuanto al capítulo 2, de gastos corrientes, efectivamente hay una reducción muy significativa. La cifra sobre la que se basa ese porcentaje es el resultado de separar los costes del capítulo 2 del antiguo MOPTMA entre los ministerios de Fomento y Medio Ambiente, Por tanto, la cifra a la que hace relación puede no ser exacta, no es que un único ministerio que mantiene una actividad de repente viera su partida del capítulo 2 reducida en un 35 por ciento; hay un margen de incertidumbre sobre esa separación que se ha hecho. En cualquier caso, es política general del Gobierno la austeridad en bienes y servicios y, desde el primer momento, en el ministerio nos hemos puesto a ello. ¿Cómo vamos a hacerlo? Efectivamente, no va a ser fácil, es una reducción muy importante y nos supone un reto de gestión también muy importante. En principio, se va a comenzar con una revisión de las necesidades reales en este capítulo para el buen funcionamiento del departamento. Creemos que, después de esa revisión, habrá también algunas posibilidades de ahorro en la renovación de distintos contratos de servicios.

Vamos a aplicar dos criterios generales para intentar alcanzar esta cifra. Primero, buscar fórmulas de colaboración entre distintos departamentos, en nuestro caso especialmente con aquellos con los que compartimos edificio en Nuevos Ministerios, de Trabajo y Medio Ambiente, para compartir gastos y ser más eficientes en la gestión de nuestros respectivos capítulo 2, y, segundo, pensamos que hay grandes posibilidades de mejora en la Administración periférica. Creemos, además, que a estas grandes posibilidades de mejora, y por tanto de ahorro, nos va a ayudar este año el impulso político que, con la Lofage y el esfuerzo por conseguir la Administración única, se va a dar desde la Administración central. Creemos que una racionalización de la Administración periférica nos ayudará, también en este capítulo, a obtener ahorros sustanciales. Esta sería mi contestación a sus preguntas.

Paso a responder a la señora Narbona, que ha empezado hablando sobre la incoherencia electoral de las promesas del Partido Popular. Efectivamente, en un presupuesto restrictivo mirando a Maastricht, era muy difícil aumentar recursos para distintas partidas. Sin embargo, aunque la señora Narbona se ha referido al presupuesto en vivienda como un no decremento, la verdad es que hemos conseguido un pequeño aumento. Es decir, a pesar de estar frente a los presupuestos más restrictivos de la historia reciente, creo que, al igual que en el resto del ministerio,

también en este campo se ha conseguido mantener, incluso incrementar, el esfuerzo presupuestario en estas partidas y, a la vez, anunciar medidas de reformas estructurales en los mercados y en la manera de gestionar los distintos asuntos. Al igual que en el resto de las infraestructuras, hay un mayor presupuesto, acompañado de una serie de medidas para mejorar las posibilidades de acción y de gestión del Estado en este campo. En el sector de la vivienda, creo que una de las más importantes que se puede apuntar ya el Gobierno es que el descenso tan acusado de tipos de interés está funcionando, de hecho, como un subsidio de intereses para la generalidad del país, y ese descenso se debe en buena parte a los presupuestos que se han presentado. Por tanto, aunque extrapresupuestario, creo que ese descenso de tipos de interés también se debería aplicar aquí.

En cuanto a la evolución del plan de vivienda en este año, según los datos provisionales a 30 de septiembre, le puedo decir que se ha financiado el 59,3 por ciento de los objetivos para este año; en viviendas de protección oficial de nueva construcción en régimen general, el 65,6 por ciento y de régimen especial, el 82,8 por ciento de los objetivos; en viviendas de adquisición a precio tasado (VPT), el 56 por ciento y rehabilitación del parque residencial existente, el 21,2 por ciento; en materia de suelo, se ha financiado el 34,3 por ciento de los objetivos. Las entidades de crédito, dentro del marco de los convenios que ya tienen suscritos con el Ministerio de Fomento, han concedido el 89 por ciento, aproximadamente, de las cuantías que hasta el momento les han sido asignadas. Está en trámite de formalización una nueva serie de convenios, por importe de unos 183.000 millones de pesetas adicionales, con lo que se completará la cuantía global inicialmente aprobada para el año, de alrededor de 687.000 millones de pesetas. Como sabe S. S., estos últimos 183.000 millones de pesetas se han formalizado a un tipo de convenio del 7,75 por ciento. El Gobierno está estudiando que el ahorro que se ha producido por este descenso del tipo de convenio, en su momento, se pueda traducir en un aumento del volumen global de actuaciones para el año.

Respecto al Sepes, adelanto a S. S. que la semana que viene se presentará un real decreto por el que cambia su estructura. Cumpliendo el anuncio del Gobierno de ligar estrechamente la política de suelo a la política de vivienda, el director general de la vivienda pasará a ser el presidente del Sepes y se reforzará la figura del director general. Esta medida pretende, por un lado, dar una mayor eficacia a la acción de la dirección general de la vivienda —por tanto, en general, de todo el sector de la vivienda— y, por otro, cooperar al esfuerzo de austeridad que se está haciendo en los entes y organismos dependientes del ministerio. El proyecto que se presentará la semana que viene al Consejo de Ministros es simplemente un cambio de estructura en el sentido que he anunciado. Pensamos que el Sepes tiene que tener un papel, que queremos potenciar, en la creación de suelo urbano en España. Es una sociedad que está trabajando con unos resultados buenos, que vuelven a mejorar este año; actuaciones como las que ha mencionado son importantes. En el horizonte próximo no está una idea de privatización de este organismo.

Por último, con relación a su pregunta sobre la posible insuficiencia, puedo decirle que en 1997 se prevén previsiones de los tipos de interés recogidos en los planes 1992-95, fundamentalmente. Entendemos que en estos convenios sí que influirá la bajada de los tipos de interés y que, por tanto, los 84.000 millones a los que hemos hecho referencia no deberían ser insuficientes en el curso del año 1997.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Antes de dar la palabra al Grupo Socialista para plantear las aclaraciones que desee, ¿algún otro grupo desea intervenir en este trámite? (**Denegación.**)

Tiene la palabra el señor García-Arreciado, para solicitar las aclaraciones que estime oportuno formular. Tiene un tiempo aproximado de cinco minutos.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, espero incluso no consumirlo todo.

Yo le rogaría al señor subsecretario mayor precisión en las respuestas. Quiero saber cuánto debe el ministerio en este momento. Quiero saber qué pagos tiene pendientes el ministerio, a empresas, a proveedores, a expropiaciones que se hayan efectuado en su momento, considerando, como he dicho, que el Real Decreto 12/1996 se planteó por el Gobierno con la excusa formal de borrar una serie de supuestas o no supuestas insuficiencias presupuestarias, que no es el debate en el que estamos aquí hoy.

Me dice usted que se piensan licitar 380.000 millones de pesetas en el próximo año. Esto es una calamidad para el país. De enero a junio de 1995 se licitaron 375.000 millones, solamente en carreteras, puertos y ferrocarril, que continúan siendo los grandes centros de inversión desde el ministerio, y en el año actual, a pesar de haber caído un 20 por ciento la licitación de estos tres apartados, desde enero a junio, se han licitado del orden de 312.000 millones de pesetas. Si en todo el conjunto del próximo año se va a hacer una licitación equivalente a la mitad del año pasado o a muy poco más del 80 por ciento de la efectuada en los seis primeros meses de este año, no se sostiene la idea de que éste es un presupuesto equilibrado en sus inversiones y de que, por tanto, colabora a la creación de actividad extraeconómica y al mantenimiento del empleo.

En la respuesta que me ha dado, quizá le ha faltado contestar a otra pregunta: ¿cuánto crédito de presupuestos venideros puede utilizar el Gobierno para licitar el próximo año? En las anteriores leyes de presupuestos era el 90 por ciento del año siguiente, el 80 por ciento del subsiguiente y el 70 por ciento del subsiguiente; pero eso no está este año en la ley de presupuestos. ¿Quiere eso decir que un ministerio inversor de carácter plurianual no podrá jugar con los capítulos 6 de los próximos años o que lo hará en los términos establecidos en la Ley General Presupuestaria? Esto es lo que yo quiero saber porque posiblemente, de la respuesta a esa pregunta, se pueda despejar de mi ánimo el drama que se produciría en este país si ustedes licitan nada más que 380.000 millones de pesetas el próximo año.

Por lo que se refiere al capítulo 2 ya sé que hay una serie de principios de gestión que consisten en el presupuesto

base cero, renovar los contratos, intentar conseguir mejores condiciones con los proveedores, pero eso no justifica que el programa de dirección del ministerio, es decir, el pulmón del ministerio, manteniendo sus competencias y todo el personal, pueda reducir el 40 por ciento, más de 3.000 millones de pesetas en gasto corriente. Más allá de la parte del discurso del Gobierno que se refiere a la austeridad en el gasto público y a que ahora van a conseguir por cuatro lo que otros más torpes que ellos conseguían por nueve, me gustaría saber el cómo, porque, por la explicación que usted me da, parece ser que en el área de Medio Ambiente era donde se producía un despilfarro muy grande y que como les han quitado el área de Medio Ambiente, eso ya no se va a dar, pero ustedes se gastan 12.000 millones de pesetas en personal, que son los mismos que se gastaba este programa 511 en años anteriores. Por tanto, las necesidades deben de ser sencillamente las mismas, por mucho que en los precios intervenidos ustedes estén diciendo que van a bajar la energía, el teléfono. Bueno, ya veremos qué es lo que decide la junta de precios al respecto.

Me gustaría que me dijera cómo se devuelven esos anticipos que se van a dar a las concesionarias de autopistas de peaje. ¿Hay ya alguna idea establecida, concebida, algo que nos arroje luz de cómo se va a gestionar ese dinero? Ya sé que esto está en los Presupuestos Generales del Estado, en el capítulo 9, en una rúbrica indefinida como es la de activos financieros. Quiero saber cómo se van a integrar esos 100.000 millones de pesetas en la obra pública y cómo van a estar presentes en la realidad de ejecución del presupuesto del ministerio.

También quiero que me respondan por qué modifican la LAU. Esta fue una presión del grupo que apoya al Gobierno, continuamente mantenida, de que no nos fuésemos a equivocar y diéramos a la Administración pública en la ley de alquileres un tratamiento distinto al que se le daba a los ciudadanos. La Administración pública tenía que tener el mismo trato que los ciudadanos, tanto en la actualización de los alquileres, como en los períodos de resolución de los contratos y las fianzas. Y a la primera de cambio, dicen ustedes que no y además hablan de la Administración del Estado. Pues bien, habrá que eximir del pago de la fianza en los alquileres a la Administración autonómica y local. ¿O solamente a la Administración del Estado? ¿Por qué modifican ustedes la LAU? ¿Por qué meten una modificación como ésta en la ley de medidas fiscales?

Por último, quiero rogarle que me conteste, señor subsecretario: ¿cuánto se ahorran ustedes en altos cargos en los presupuestos del próximo año?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tiene la palabra la señora Narbona.

La señora **NARBONA RUIZ**: Gracias, señor subsecretario, por sus contestaciones. Sólo quiero llamar la atención sobre un tema al que no me ha contestado, quizá porque todavía no esté clara la postura del Partido Popular al respecto, en cuanto a esos beneficios fiscales a los que tienen derecho, en el marco de la Ley de Arrendamientos Ur-

banos, los propietarios en determinados supuestos. (**El señor Presidente ocupa la Presidencia.**) Espero que su silencio sea el prólogo de un posible entendimiento entre nuestros grupos y con otros, para que haya una enmienda que corrija el escenario presupuestario y que introduzca lo que creemos que es simplemente la aplicación de la ley, y es de justicia que lo hagamos.

Sobre los datos que me ha ofrecido gentilmente respecto a la evolución del plan de vivienda quiero hacerle alguna reflexión. Que se haya conseguido, a 30 de septiembre, que el 59 por ciento de los objetivos del plan hayan recibido ya financiación no es un mal dato, en absoluto, es un ritmo normal, pero me preocupa lo que puede suceder en los meses que quedan hasta finalizar el ejercicio, porque, como usted mismo me dice, todavía no se han formalizado los convenios con las entidades de crédito para la cifra complementaria que el Gobierno a principios de año estableció de unos 180.000 millones. Por cierto, en los convenios y en las disposiciones que regulaban el nuevo plan se establecía que ese reparto debía hacerse a partir del mes de julio; de hecho, se decidió el tipo de interés de convenio algo más tarde, pero sobre todo el hecho de que todavía no se haya formalizado el acuerdo con las entidades de crédito sobre las cuantías que corresponden a cada uno me consta que en los últimos dos meses está suponiendo una ralentización notable y preocupante en cuanto a la asignación de recursos financieros. Si ustedes, además, están pensando, y me parecería una decisión absolutamente positiva y de agradecer por parte de los afectados por la política de vivienda, en ampliar ulteriormente este año, y en algún momento el portavoz del Partido Popular ha hablado de 100 ó 200.000 millones de pesetas más, convenios con las entidades de crédito a entrar en vigor durante este ejercicio, con mayor razón tendrían que agilizarse los trámites correspondientes a las partes que no se han aplicado todavía del convenio inicial, porque, de lo contrario, puede darse una situación de ralentización que haga que el año no culmine, como sería deseable, con los objetivos de un programa de actuación para este año, que ustedes se han encontrado consensuado. Quisiera manifestarle mi preocupación por el escaso diálogo y por algunos conflictos que han surgido con las comunidades autónomas en los últimos meses y que creo que sería muy oportuno superar por el bien de los resultados de la propia política de vivienda. Por tanto, si se trata de ampliar la financiación convenida con las entidades de crédito, háganlo lo antes posible, porque, de lo contrario, terminará el año sin ni siquiera haber aplicado la totalidad de algo más de los 600.000 millones que inicialmente, en la anterior legislatura, quedaron establecidos como acuerdo con las entidades de crédito.

Mirando hacia adelante yo misma le he dicho que el presupuesto, incluso en lo que se refería a estas dos partidas relativas a los planes de vivienda, es ligeramente superior y para el conjunto de la dirección general es un presupuesto de mantenimiento de las cifras del año pasado, pero la política de vivienda, insisto, y ustedes lo saben muy bien, genera una curva creciente de costes, que es conocida, que sabemos cómo registra a lo largo del tiempo momentos de punta, y los momentos de punta son pre-

cisamente los años 1997, 1998 y 1999; después habría una bajada en ausencia de una nueva política de vivienda. De lo contrario quedarían estabilizados en torno a los 150 y 200.000 millones de pesetas de suma entre subsidios y subvenciones. Insisto en que la parte que corresponde a subvenciones no va a verse modificada a la baja desgraciadamente por los tipos de interés, será la parte correspondiente a subsidios, pero sí le adelanto que esa cifra que le daba de 125.000 millones de pesetas era una cifra en la cual ya habíamos introducido expectativas optimistas a principios de este año de que hubiera una cierta bajada que, además, sólo afecta a una parte. En cualquier caso, quizá, la insuficiencia no sea de 40 ó 50.000 millones, pero puede ser de 20 ó 30, y es importante que ustedes como responsables lo tengan a la vista, porque se pueden producir tensiones en relación con las entidades de crédito y con las propias comunidades autónomas.

Quiero terminar haciendo una pequeña referencia a las mejoras estructurales que en el campo de la política de vivienda usted mismo ha comentado que también se dan. El nuevo Gobierno aquí no ha podido hacer cambios en el sentido de que lo que antes hacía la inversión pública ahora lo haga la inversión privada, porque la política de vivienda ya era una política basada en la concertación, en la colaboración y en el protagonismo de la iniciativa privada con ciertos apoyos públicos. Por tanto, en este campo ustedes no han modificado de hecho el esquema existente y posiblemente las mejoras que introduzcan no creo que signifiquen un cambio sustancial en cuanto a ese papel de la iniciativa privada, pero lo que sí es verdad es que han propuesto una modificación de la Ley del Suelo, que en estos momentos se está tramitando como ley en el Parlamento, frente a la cual hemos manifestado los aspectos que creemos que en lugar de favorecer a la política de vivienda, puedan perjudicarla. Quiero recordarle que su propio ministro en la Cámara reconoció que los efectos de este decreto-ley del mes de junio no se iban a traducir en una bajada del precio de la vivienda. Yo creo que en este sentido se trata, como él mismo decía, de empezar a introducir reformas en el esquema existente. Como le digo, con esas reformas usted sabe que no estamos de acuerdo, pero debe saber también —quizá lo sepa ya— que tampoco están de acuerdo otros grupos en la Cámara, incluso grupos que son socios de Gobierno del Partido Popular. Por tanto, esa mejora o ese cambio estructural que ustedes han propuesto y en el cual confían en términos de política de vivienda y suelo, puede verse sustancialmente alterado por el trámite parlamentario, y en ese sentido creo que también es bueno que insistamos en la necesidad de que cualquier cambio que se quiera hacer sobre leyes de tanto calado sea un cambio donde se consulte previamente a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos y no se siga por la vía iniciada este año de traer un decreto-ley que no conocían casi casi ni siquiera los socios de Gobierno. Creo que es bueno que en esta política, donde se ha hecho un gran esfuerzo de concertación con las administraciones territoriales que tienen competencia plena en estas materias, se siga en esa dirección. **(El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Para qué desea hacer uso de la palabra, señor García-Arreciado?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Para pedir disculpas a la Cámara y retirar mi anterior afirmación de que la exención de la fianza afecta sólo a la Administración central. Afecta a todas las administraciones, pero la lectura apresurada de la ley, que me ha llegado esta mañana, me ha llevado a caer en ese error.

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

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, ha habido un malentendido sin duda con quien ocupaba la presidencia hace unos minutos, porque ha preguntado si quería intervenir y he dicho que no, en el entendimiento de que la mecánica que había diseñado esta mañana el señor Presidente, S. S., era que la intervención del grupo que apoya al Gobierno se produciría la última. En esa línea yo antes no he pedido la palabra y ahora sí la pido, confiando en la amabilidad del señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz, le voy a dar la palabra, pero quiero reiterar que no se trata de que el grupo que apoya al Gobierno o cualquier otro grupo intervenga en todos los casos; se trata de que al terminar de intervenir en réplica el grupo que ha pedido la comparecencia, cualquier otro grupo, apoye o no al Gobierno, en el decurso de esa comparecencia puede tener la necesidad o la conveniencia de preguntar u opinar, y en ese caso, si me pide la palabra, yo se la concedo para que haya una mayor intervención de todos los grupos, de los que apoyan al Gobierno o no le apoyan. En este caso, como parece que ha habido un malentendido, señor Ortiz tiene la palabra, pero, eso sí, como siempre con un máximo de cinco minutos.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: No los necesitaré, señor Presidente, con independencia de que podía haber apelado al turno de alusiones, porque he sido mencionado y aludido por la señora portavoz del Grupo Socialista, doña Cristina Narbona.

Mi intervención se refiere a dos puntos muy concretos, dado que el debate ha ido por la formulación de una serie de preguntas y de ninguna manera por la explicitación de criterios de carácter general. Solamente en la medida en que algunas de las cosas que se han dicho tienen que ver con planteamientos globales, quiero referirme a que evidentemente este Gobierno no puede cometer en un ministerio inversor la insensatez de no actuar con el compromiso de créditos de ejercicios futuros. Sería algo contrario a la política seguida por todos los ministros de Obras Públicas que ha habido, que han comprometido el presupuesto del año en curso y en la medida admitida por la ley, y hay unos límites que el señor García-Arreciado sabe que existe a la Ley General Presupuestaria, que luego se varían y normalmente se elevan con objeto de lograr disponibilidad de créditos futuros. Me parecía importante hacer esta matización.

En cuanto a la devolución de anticipos, le contestará el señor subsecretario, pero le ruego que lea el artículo 13, f) de la ley de acompañamiento, que dará cumplida respuesta al tema.

Por otro lado, me voy a referir a algo que sí es de planeamiento global, que son las referencias al suelo. Evidentemente, junto a la política de vivienda y subyaciendo en ella está la reforma estructural de suelo, que es la que permitirá abordar una política de vivienda distinta en el futuro. Todavía no ha terminado el trámite parlamentario, y el Partido Popular confía en que en ese trámite parlamentario el decreto-ley siga con la vigencia, en el marco obviamente de las modificaciones que se podrán incorporar en su condición ya no de decreto-ley, sino de proyecto de ley que está siendo objeto de trámite.

Por último, celebro que el señor García-Arreciado se lea despacio los textos y compruebe que precisamente la temática de las fianzas se ha hecho por indicación, sugerencia o presión, si prefiere, de las comunidades autónomas.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las últimas intervenciones, tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín): Empezando por el señor García-Arreciado, en mi primera respuesta me he referido a los 380.000 millones del capítulo 6, de los cuales, efectivamente, había ya comprometidos 230.000 y por tanto quedaban 120.000 libres. Estaba hablando de qué es lo que quedaba libre del capítulo 6 de estos presupuestos. La licitación que se va a producir en 1997, como es normal, es muy superior a eso, incluidas, como todos sabemos, las anualidades. Se licitarán obras que tendrán anualidades en los años siguientes, por supuesto. El volumen de licitación del año que viene del que estamos hablando sería del orden de 500.000 millones de pesetas. En esto habría que incluir la actividad del GIF y también la cartera que las nuevas concesiones de autopistas que vamos a desarrollar durante el año puedan generar a las empresas constructoras.

Por otro lado, me pedía que le detallara más en relación con la deuda. Quedan pendientes de pago del presupuesto extraordinario 180.000 millones. Una vez saldadas esas deudas, quedarán pendientes en el Ministerio en expropiaciones del orden de 20.000 millones y con las constructoras del orden de 75.000 millones, que viene a ser de la misma magnitud que los anticipos que tienen las constructoras por parte del ministerio.

En cuanto al ahorro en altos cargos, no lo he traído aquí; por tanto, se lo enviaré por escrito. Debería haberlo traído, porque, la verdad, estábamos orgullosos del esfuerzo que se había hecho en el Ministerio de Fomento. **(El señor García-Arreciado Batanero: Ahora, con las sociedades estatales, se gastarán lo que han ahorrado.)** Y lamento perder la oportunidad de hacerlo aquí público, pero se lo enviaremos por escrito.

Por lo que se refiere a la señora Narbona, en cuanto al reparto entre las distintas entidades de crédito de los 180.000 millones restantes, ese reparto ha sido acordado

con esas entidades de crédito la semana pasada, a principios de este mes y, por tanto, éste es un asunto resuelto. También somos conscientes de que cualquier posible aumento del volumen total de ayudas a la vivienda que se pueda hacer este año tendremos que tramitarlo con urgencia. De todas formas, está siendo considerado, y me imagino que para la conferencia sectorial que se producirá en los primeros días de noviembre este asunto debería estar decidido.

En cuanto a las modificaciones fiscales, efectivamente Hacienda no nos ha dejado llevar algunas de las modificaciones que proponíamos. Esto no quiere decir que se renuncie en su momento a ir adecuando la política fiscal a una nueva política de vivienda.

Por último, decía que no estábamos de acuerdo en las reformas estructurales o las reformas que se iban a hacer en la legislación. Sí creo que estamos de acuerdo en que el actual marco no es bueno y no funciona. Lo que yo quería señalar es que la acción del Gobierno no se ha limitado a mantener un esfuerzo presupuestario en la política de viviendas, sino que pone en marcha —como ya hizo con unas primeras medidas en el decreto de junio y antes de fin de año con un borrador de nueva ley del suelo— reformas fundamentales de los sectores que ayudan a liberar y a gestionar de otra manera distinta y más eficaz, y es en los dos frentes, del esfuerzo presupuestario y del esfuerzo normativo, desde donde estamos atacando el problema.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor subsecretario, por su presencia aquí y por sus explicaciones.

Se suspende la sesión hasta las cuatro de la tarde y ahora tendremos reunión de Mesa y portavoces.

**Eran las dos de la tarde.**

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

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES Y PRESIDENTE DEL HISPASAT (VAZQUEZ QUINTANA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expedientes 212/000281, 212/000283 y 212/000295.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Tenemos con nosotros al Secretario General de Comunicaciones, don José María Vázquez Quintana, a quien damos la bienvenida en esta Comisión de Infraestructuras.

Su comparecencia ha sido pedida por el Grupo Parlamentario Socialista. A él se deben dirigir también las preguntas que podrían ser hechas al Director General de Comunicaciones. Asimismo, hemos acumulado la del Presidente de Hispasat, que es el propio don José María Vázquez Quintana.

El portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado Batanero, tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor Vázquez Quintana, por su primera comparecencia en esta Comisión.

Nosotros tenemos que manifestar, como ya le dijimos al señor Ministro en su comparecencia, que estamos muy de acuerdo con los presupuestos del área de comunicaciones porque representan un apreciado grado de continuidad en las políticas desarrolladas anteriormente, pero nos inquietan algunas cuestiones que, desde una interpretación expansiva, generosa y política, no están especialmente en la ley de presupuestos de este año, pero condicionan extraordinariamente el papel de las comunicaciones, y telecomunicaciones en concreto, en la sociedad, por tanto, su capacidad de innovación tecnológica, de crecimiento industrial, de creación de empleo y de ofrecer unos servicios de calidad y a precio asequible a los ciudadanos, que es el objetivo final de esta política.

Ustedes mantienen en la generalidad el programa 521B, pero introducen una modificación importante en el objetivo 3 de este programa. Hablan de que el objetivo 3 en concreto se refiere a la regulación nacional e internacional de las telecomunicaciones y de que sus actividades están encaminadas a negociar, junto con los demás miembros de la Unión Europea, la apertura del mercado mundial de servicios básicos de telecomunicación, porque ello —dice el citado programa— va a repercutir en el beneficio de los operadores nacionales en mercados extranjeros y será bueno también para los usuarios españoles, porque podrán disfrutar de los servicios ofrecidos por operadores internacionales.

La pregunta se la puede usted imaginar: lo fundamental de la política de telecomunicaciones de este país. El futuro del operador nacional, el futuro de los nuevos operadores, la dimensión internacional del operador tanto en Europa como en otros países viene profundamente afectada por la fecha de liberalización de las telecomunicaciones. Nosotros, con pocas expectativas de éxito —tengo que decirlo—, le queremos preguntar en esta Comisión cuándo se va a producir esta liberalización. ¿En 1998? ¿En 1999? ¿En una fecha intermedia? El criterio que pueda mantener el Gobierno en este momento sobre la fecha de liberalización de las telecomunicaciones.

Mientras tanto, hasta que eso no se aclare, el señor Van Miert, con un cierto grado de impertinencia, va a estar en condiciones de seguir presionando a la administración española. El operador nacional tiene graves dificultades para incorporarse al consorcio Unisource. El operador nacional ha perdido una operación importante en Francia con Général d'Eaux, en la que se ha anticipado British Telecom. Inversiones muy importantes en el sector del cable, no sólo del operador Telefónica sino de otros sectores económicos interesados en las inversiones en el cable están paralizadas, poniendo en un relativo riesgo que un excesivo retraso de incorporación de España a la liberalización de las telecomunicaciones pudiera tener el efecto, no deseado, de perjudicar no sólo a los operadores, que ya es una cosa importante (estamos hablando de una de la más internacional de nuestras empresas, de una de las más importantes y mejor gestionada en este mercado), sino que supone una limi-

tación de la capacidad de acceso de los usuarios a una serie de servicios de banda ancha que la tecnología nos permite poder disponer de ellos en un plazo relativamente breve. Por ello, insisto en que aclare ante esta Comisión la fecha en la que se va a producir la introducción de los entornos de competencia en el mercado porque sin ese dato la política de telecomunicaciones, al menos en sus implicaciones industriales y de inversiones, de creación de actividades económicas y de empleo, está seriamente restringida.

Quiero saber también, señor Vázquez Quintana, cómo afectaría al operador, a la política, y sus repercusiones presupuestarias, la posibilidad de que Telefónica debiera pagar los 85.000 millones que pagó Airtel por la concesión de la segunda licencia o si debiera devolverse a Airtel esa cantidad.

También nos interesaría saber la incidencia presupuestaria de la creación de la comisión del mercado, más allá de los 600 millones de anticipos reintegrables que se contemplan en el presupuesto del programa 521B y si tienen decidido ya el nivel de retribución que tendrán los miembros de la comisión y su reflejo en el presupuesto.

Estas son las preguntas que queríamos plantear.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las preguntas formuladas, tiene la palabra el señor Vázquez Quintana.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Vázquez Quintana): Señor Presidente, quiero dar las gracias a S. S. por sus preguntas.

El efecto, comenzando desde la manifestación de un acuerdo básico y de un propósito de continuidad, se extiende sobre puntos extremadamente sensibles, muy interesantes, de lo que es la política de comunicaciones que estamos trazando y desarrollando en estos momentos.

La política de telecomunicaciones que nosotros hemos emprendido hasta este momento es heredera directa de la situación que a finales del año pasado existía en España, una situación en la que se había registrado un intento muy notable de abrir los mercados a servicios que, hasta ese momento, eran dudosos por su forma de operar en España, y lo era, en particular, en los últimos días del año 1995, en las telecomunicaciones cable a las telecomunicaciones satélite, leyes que han permitido contemplar una situación muy apreciable de apertura en estos mercados.

Nuestras primeras medidas han consistido en aprovechar ese marco al máximo. No puedo por menos que reconocer y agradecer que lo que estamos haciendo es sacar jugo a un esfuerzo que no era nuestro. Con este esfuerzo, estamos intentando, en primer lugar, compatibilizar el marco legal al que hemos llegado, sobre el que gravita de una forma muy especial la antigua Ley de Ordenación de Telecomunicaciones, que tiene un impacto tremendo sobre el esquema legal actual de telecomunicaciones. Ya hace dos años que mi antecesora, Elena Salgado, anunciaba que la ley se quedaba estrecha para encauzar las necesidades de evolución real de este mercado. Ella intuía, ya en aquel entonces, que no podría acudir al recurso de hacer evolucionar esta ley, sino, más bien, intentar crear leyes nue-

vas, *ad hoc*, específicas para cada uno de los servicios, necesidades y oportunidades nuevas que hubieran de surgir en este mercado. Era la forma de ver cómo, en efecto, aquel modelo creado por la LOT, que todavía seguía teniendo una enorme importancia, empezaba a mostrar los síntomas de agotamiento.

Desde mi propia y personal visión, la LOT representa un modelo creado desde una perspectiva de producción. Es un modelo que han creado gentes que se han preocupado de cómo se producen los servicios. Los propios conceptos que maneja la LOT están muy vinculados a cómo se producen esos servicios. Son servicios portadores que, a su vez, son ingredientes para producir servicios finales que, a su vez, son el sustrato con el que se pueden obtener servicios de valor añadido.

Esos son los conceptos que esta ley trata, pero no son los objetos que el mercado quiere. El mercado no entiende de eso. El mercado lo que quiere, como ustedes saben y han intentado recoger bien, son objetos que se vendan. Y no está tan claro que eso esté planificado en conceptos de producción sino, más bien, en conceptos de mercado.

Ha sido necesario, de cuando en cuando, hacer interpretaciones extensas, un poco excesivas a veces, tales como que hay que abrir a la competencia servicios como transmisión de datos, servicios como los móviles, y hay que cambiarles la calificación; dejan de ser lo que eran para ser otra cosa distinta, porque si no es otra cosa distinta, la LOT no permitía tratarles en régimen de competencia. Eso son, quizá, los rasgos que, contemplados desde una perspectiva estrictamente técnica, señalan el agotamiento de un modelo.

La LOT, que fue un instrumento fundamental en España, muy valioso en su momento, creado para una situación de monopolio, con unos criterios y con una creación de conceptos propios de un proceso de producción, no sirve. No sirve cuando el mercado se abre y cuando es el mercado el que dice cuáles son los conceptos que hay que regular. La forma en la que el mercado crea conceptos es distinta de la forma en la que el ingeniero produce cosas.

Ese es el convencimiento al que nosotros hemos llegado también, apreciando todas las oportunidades que representa la situación con la que nos hemos encontrado e intentando sacar de ella el máximo provecho, con el menor tiempo posible. Pero el convencimiento primero es que hay que cambiar radicalmente las bases del marco legal de telecomunicaciones en España. Hay que empezar haciendo una ley nueva. Esta es la política de este Gobierno. Lo que tenemos que hacer es crear una ley que, en efecto, esté acorde con los objetos que hay que regular en una situación de mercado abierto.

¿Dónde vamos a encontrar inspiración? Afortunadamente, es bastante sencillo. En el conjunto de directivas europeas es donde mejor podemos encontrarla. Quizá pudiéramos lamentarnos de llegar algo tarde. Otros países han tenido tiempo para establecer ese marco legal nuevo que nosotros ahora tenemos que utilizar para darle forma a esta ley nueva. En todo caso, y afortunadamente, tenemos modelos a los que recurrir que se acomodan a nuestra situación de mercado.

¿Esto nos va a llevar tiempo? ¡Claro que nos va a llevar tiempo! Nuestro propósito, desde entonces, como herederos de una situación con potencialidades interesantes, a pesar de todo, es el de construir ese modelo futuro, pero no desaprovechar el tiempo. Vamos a ver qué podemos sacar. A esto es a lo que nos hemos dedicado prioritariamente, desde el primer momento, para hacer efectiva la presencia de la competencia en los mercados de telecomunicaciones españoles para obtener el máximo de oportunidades que podamos, para quienes tengan que intervenir en telecomunicaciones en España en esa doble vertiente, que usted con tanto acierto invoca: hacer llegar los beneficios de un mercado libre a los clientes finales, y hacer que los agentes económicos españoles obtengan las mejores ocasiones de las oportunidades que se abren con estas telecomunicaciones.

Estos son los dos ejes que intentaríamos combinar, lo antes que podamos, en la situación más armónica que pudiéramos, con objeto de aprovechar el tiempo que medie entre la situación que tenemos ahora, explotada reglamentariamente, y el futuro, definido por ese marco de mercado abierto, muy común con el mercado europeo.

Refiriéndome, en términos concretos, a las primeras decisiones que hemos adoptado, las tengo que ceñir a razones de oportunidad. Se inscriben muy directamente en los textos legales de los que partimos, es decir, de una LOT en la cual lo primero que hemos hecho ha sido quebrar dos nudos fundamentales que estaban contenidos en ella. Uno de ellos, la situación de monopolio del servicio telefónico básico, vamos a quebrarla. Otro, la vinculación absolutamente rígida entre lo que son servicios portadores, en estos momentos probablemente concepto único en España respecto a otros países, y los titulares de los servicios finales. Al menos que ambas actividades puedan disociarse, que no tengan que venir estrechamente unidas una con otra. Con poco esfuerzo alcanzamos un margen suficiente como para introducir la competencia en ambos reductos, todavía sujetos a monopolio. El de los servicios finales —léase telefonía básica— y el de los servicios portadores —léase vinculados también a los servicios finales, en monopolio—. Ya hemos abierto una ventana con una cierta facilidad.

Mientras llega ese marco regulador definitivo, queremos que rueden las cosas. Ganar experiencia, crear el ambiente para que, cuando la liberalización se produzca en sus términos plenos, encuentre en España un mercado relativamente controlado y organizado, en el que los agentes sepan a qué atenerse y en el que los reguladores sepan ejercer su oficio. Es otra de las ambiciones que tenemos como aprovechamiento de este período transitorio que media desde la situación actual hasta esa situación siguiente.

Nos ha parecido que lo que debíamos hacer es aprovechar directamente la oportunidad de haber quebrado el monopolio de los servicios finales para crear una competencia a dos discutida, sin duda discutible, pero que se corresponde con las experiencias de creación de competencia en telefonía básica de los países que han tenido mejor experiencia. Quizás en estos momentos no es el modelo que en términos teóricos se defiende más. Es probable. Pero la

apertura directa de un mercado tan desequilibrado como es el español en estos momentos en cuanto a tarifas, a situación económico-financiera del operador principal que tiene el monopolio de estos servicios; la apertura directa de este mercado desequilibrado, digo, sin darle ocasión de que se equilibre, tendría unos riesgos que no hemos sido capaces de ver cómo se han solventado en otros países. Si hemos visto cómo se han solventado estos riesgos en países que se han iniciado con una competencia restringida. Eso lo hemos vivido todos. Sabemos cómo se hace, cómo se ha hecho y la resultante final. De lo otro, no tenemos experiencia.

Desde esta perspectiva, nos ha parecido interesante y seguro abrir la competencia a servicios finales sobre un esquema de duopolio. ¿Cuánto? He ahí una de las incógnitas. Tenemos un activo para responder a esta pregunta, tenemos un derecho que nos concede la negociación y el reconocimiento de esta situación por parte de los organismos europeos, que nos permitiría proteger este mercado de la competencia abierta hasta el año 2003. Es algo que también hemos heredado de la situación anterior y que tiene mucho valor. Aquello no se hizo caprichosamente, sino porque estaba plenamente justificado por la situación de desequilibrio del mercado español. Es un activo que tenemos y que vamos a utilizar en tanto en cuanto sea conveniente. ¿Todo el tiempo? Seguramente no hará falta utilizar todo lo que el derecho nos concede. Seguramente bastará con que durante un período de dos o tres años este ejercicio de competencia controlada, limitada a dos, sea efectivo, ayude, como en otros países ayudó, a reorientar la forma de operación del gran operador establecido y ayude a crear también los mecanismos de regulación sobre el duopolio, sobre esa competencia a dos, que desarrolle esa capacidad de cara a ser capaces de establecer un arbitraje y unas buenas reglas de juego en el mercado a muchos más.

Eso es lo que hemos hecho. Las medidas inmediatas con las que hemos intentado sacar el mayor fruto posible de la situación inicial ha sido la creación de este segundo operador, la creación de la Comisión del mercado de las telecomunicaciones.

¿Que cualquiera de estas medidas está exenta de inconvenientes? En absoluto. Cualquiera de estas medidas tiene ventajas e inconvenientes, lo que estamos intentando es maximizar el número total de beneficios, pero claro que tiene inconvenientes. Pensamos que las ventajas contrapesan sobradamente, pero de entre los inconvenientes sin ninguna duda las oportunidades que se le brinden al gran operador español fuera de España, podría ser uno. Es un tema que está en negociación. Como usted sabe, pensamos que la razón y los datos avalan el mantenimiento de una cierta situación de protección en España hasta que se consiga un reequilibrio, singularmente de tarifas para el segundo de los operadores, sin que eso, sin embargo, desmerezca las oportunidades de que esos mercados que estarán abiertos en Europa en su momento, porque esos mercados sí están equilibrados, se cierren; no tendrían por qué cerrarse a la participación del operador español. Creemos que llegaremos a un acuerdo con la Comisión Europea de forma que, dentro del conjunto de los intereses que tene-

mos que defender, los de Telefónica, que son muy importantes, una parte importantísima del conjunto que tenemos que defender no desmerezcan de ello.

Refiriéndome, por último, a los concursos de cable, la situación es también equilibrada. Existen pros y contras, no se inscribe esta política en el blanco y el negro. El intento de abrir las oportunidades de invertir en cable en España es de nuevo doble, de acuerdo con la invocación que usted hacía: una de ellas es ofrecer a los ciudadanos españoles un acceso a servicios nuevos; la segunda es brindar a los agentes económicos españoles una oportunidad de negocio nueva en España; promover la inversión, en definitiva. Eso es lo que hemos hecho. No hemos hecho más que desarrollar lo que ha sido una ley ya establecida. Lo hemos hecho con toda la rapidez que hemos podido y estamos en condiciones de incentivar, de abrir todos los procesos que regulen los concursos del cable de una forma inmediata.

Si Telefónica ha debido pagar 85.000 millones de pesetas por la apertura de la competencia en servicios móviles mediante un concurso específico para los competidores de Telefónica —el competidor que quedó al final es un poco al margen del razonamiento que he traído—, es un tema pertinente también. Nuestra idea es que la situación de desequilibrio entre el competidor de Telefónica y Telefónica en este negocio, probablemente lo mismo que ustedes lo contemplaron en su momento, no se cifra en 85.000 millones de pesetas, que es lo que ofreció el segundo pagar por la licencia, puesto que las condiciones de partida no son idénticas. Quien invierte en la segunda licencia arranca de una situación absolutamente limpia, quien invierte en móviles a través de Telefónica no invierte en las mismas condiciones. Este es un sector bastante simplista. Vamos a suponer, como ustedes apreciaron bien en su momento, que esa diferencia esté cifrada en los 85.000 millones de pesetas, como si no existieran diferencias de partida. No es el caso, ésa no es la situación. Como no es ésa la situación, seguiremos haciendo lo que nos corresponde, como es establecer en términos reales, de verdad, las diferencias en contra de uno u otro entre los dos que compiten en estos momentos en el negocio de los móviles, agotarlas; tener una idea de si, en efecto, eso es relevante e importante para buscar después una vía de equilibrio y de restitución de esa armonización o, eventualmente, de compensaciones a futuro que pudiéramos establecer en favor del desfavorecido. Es un proceso en el que la valoración de las diferencias de partida no es nada sencilla. Seguramente contendrá muchos ingredientes, muchos considerandos convencionales y discutibles. ¿Qué ventaja tiene uno por salir sin hipotecas frente al inconveniente que pueda tener otro por tener que desarrollar un servicio universal, por tener que invertir en negocios que no son tan rentables como el de móviles para llegar a la inversión de negocios de móviles? Eso, sin duda, va a ser algo difícil y como tal llegaremos a una combinación, a una situación de pacto —vamos a llamarlo así— sobre la cuantía en que puede cifrarse la situación de presunta desventaja de unos y otros.

Esperamos que luzca como probablemente debiera, que es como lo que lucía como en el bolsillo de que quien estaba dispuesto a invertir en el negocio de los móviles en su

momento y decía que invertía en esto o en Telefónica y móviles. Tomó una decisión y el peso de una y otra de las opciones que cantaba en su bolsillo probablemente puede tomarse como un indicio de que las diferencias, al final, queden en cifras mucho menos agresivas que la de los 85.000 millones de pesetas, de la que venimos hablando. En eso confiamos, vamos a trabajar para eso.

Refiriéndome a la última de las preguntas sobre la creación de la Comisión, le diré que está ya creada. Falta los nombramientos que me imagino que estarán muy en breve. No es competencia nuestra, sino del Ministerio de Hacienda, fijar las retribuciones de quienes compongan los distintos órganos de la Comisión. Nosotros lo que pensamos es que el primer año de rodaje de la Comisión es muy importante. Necesita recursos económicos, seguramente justificará algo más de 1.200 millones de pesetas. La percepción del canon afecta a los ingresos de todos aquellos operadores cuyas reglas de juego mutuas tiene que regular la Comisión, que es algo que está perfectamente en línea con las indicaciones de las directivas europeas, y en este primer año de rodaje podría producir ingresos suficientes para atender a los gastos de la Comisión. ¿Qué ocurre? Que esos ingresos no llegarán el primer día y la Comisión tendrá gastos. En consecuencia, la Secretaría General ha previsto un anticipo de 605 millones de pesetas, que aproximadamente será lo que pueda necesitar para rodar durante 6 meses hasta que empiece a recibir ingresos de tipo reintegrable. Esa es la parte que luce en los presupuestos, parte que, en cierta forma, desfigura en los resultados finales el intento de austeridad que en esos presupuestos se ha hecho. Esos 600 y pico millones hacen que las cantidades presupuestarias que afectan a la Secretaría General de Comunicaciones este año no sean inferiores a las del año pasado. Pero la diferencia es menor que esos 605 millones de pesetas. La Secretaría General y la Dirección General de Telecomunicaciones van a hacer un esfuerzo de contención del gasto que, insisto, no luce en las cifras finales de la Secretaría General porque hemos agregado estos 605 millones de pesetas.

Con esto creo que he respondido a todos los puntos que pudieran interesarle, pero estoy dispuesto a cualquier aclaración adicional.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vázquez Quintana, por su respuesta, que, en efecto, ha sido amplia y detallada.

Dada la brevedad de la primera intervención del portavoz socialista y de la respuesta, seré flexible en el tiempo de réplica.

Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, por su respuesta, señor Vázquez Quintana.

Usted se ha mostrado con la cautela que se requiere de un alto miembro del Gobierno que es instado a responder sobre un tema extremadamente sensible, como ha indicado al inicio de su intervención y del que he tomado buena nota, porque sé lo que me quiere decir.

Nosotros no queremos poner en dificultades al Gobierno. Precisamente por eso estamos guardando un prudente silencio en nuestras manifestaciones públicas, tanto sobre el problema de la introducción de mecanismos de competencia, de liberalización, como de la venta de Telefónica. Nuestro interés no es otro que ayudar al Gobierno ante Bruselas, pero ayudarle si nos dejan, porque muchas veces se dan determinadas actitudes que uno puede colegir que no nos dejan ayudarles. Posiblemente, el cliché que tengan en la cabeza es un mal cliché. Funcionó en los últimos meses de la anterior legislatura y es interés de este grupo parlamentario, en un tema de esta importancia, no repetir bajo ningún concepto. Queremos ayudarles, creemos que podemos hacerlo, algún predicamento tenemos en la sociedad, en los sectores, en el operador, en Europa, etcétera, y lo que queremos es que nos dejen ayudarles.

La LOT, como bien ha dicho, era más que estrecha, estaba concebida para ámbitos de monopolio y, por lo tanto, inaplicable en escenarios de competencia, como aquellos que se nos avecinan.

Sin entrar en polémica, su afirmación de que el mercado no quiere leyes, sino mercancías, es una verdad tan grande que tenemos que reflexionar sobre ello, señor Vázquez Quintana. Las comunicaciones, en la sociedad de la información que se nos avecina, no son sólo mercancías, son derechos y el mercado no regula derechos; el mercado regula mercancías y establece los mecanismos de formación de precios de las mismas. Por eso estimamos necesaria una presencia del sector público dentro del futuro marco de las telecomunicaciones. En esto coincidimos con algunos miembros del Gobierno y estamos en radical desacuerdo con otros que consideran necesario expulsar al Estado del mercado de las telecomunicaciones, que es tanto como expulsarlo de una actividad que va a proporcionar una extraordinaria capacidad de acceder a bancos de información ilimitados en tiempo real y que por lo tanto es un extraordinario instrumento de transformación social.

Este exordio, que pudiera parecer ajeno al motivo de esta comparecencia, no lo es, porque usted anuncia una nueva ley. ¡Bienvenida sea! Hace falta una nueva ley de ordenación, una ley general, como quieran llamarla, que defina muchos criterios nuevos aparecidos en el mercado y en la tecnología que no están recogidos en la LOT. Para esa ley quiero que se vaya hoy con el firme convencimiento de que va a contar con nuestro apoyo y colaboración. Lo único que les pedimos es que no nos la encontremos en el «Boletín Oficial del Estado», como nos hemos encontrado alguna de las iniciativas del Gobierno en materia tan sensible como las telecomunicaciones, sin que hubiese urgencia alguna que lo justificase, como lo demuestra el hecho de que estamos tramitando como proyecto de ley un decreto urgente que se planteó ante esta Cámara.

Me dice usted, señor Vázquez Quintana —y yo comparto la sensibilidad de la información que estamos manejando y de lo que aquí se pueda decir, porque no queremos perjudicar los intereses del país—, que van a introducir la competencia lo antes que puedan. Puede no ser suficiente. Hay decisiones estratégicas sobre factores críticos en el desarrollo de ciertos sectores en las que el coste del error

es menor que el coste del retraso, y creo que éste es uno de los asuntos en los que es así. ¿Cuál es el coste del error? Introducir liberalización en telefonía básica en cualquiera de sus soportes para el próximo año, que tendría como coste los 40.000 millones que tiene Telefónica en sus versiones cruzadas en las tarifas y que hay que arreglar. Eso se contradice con su reiterada voluntad de mantener, e incluso bajar, los precios de Telefónica. Este es el coste del error, de hacerlo antes, 40.000 millones de pesetas. Yo creo que el sector en España, el mercado y el operador están suficientemente maduros, incluso este último dice, en el tono de voz que le permiten, que quiere liberalización el 1 de enero de 1998. Sabrá cuál es el coste de esa operación, que, como digo, son esos 40.000 millones. El coste del retraso puede ser mucho mayor, señor Vázquez Quintana. Eso es lo que queremos trasladarles a ustedes. El coste del retraso ha sido, la pérdida de Unisource, la pérdida de la operación con Général d'Eaux en Francia, la nueva actitud de Estados Unidos en la OMC de liberalización de las telecomunicaciones y una serie de presiones internacionales, porque esto no es Japón, esto no es Estados Unidos y dudo de que podamos resistir y de que sea bueno que el país resista.

Con nuestro apoyo, ustedes han introducido la competencia en servicios finales y en portadores. Por eso les hemos apoyado y no hemos criticado, ni siquiera enmendado, esa parte del real decreto que ahora se tramita en la Cámara. Y después dicen que quieren dejar rodar las cosas. Vuelvo a lo anterior. Yo creo que las cosas han rodado. Es más, creo que las cosas estarían más rodadas si hace un año, cuando propusimos crear el segundo operador, hubiésemos encontrado en el partido que les apoya la comprensión que, sin duda, ustedes van a encontrar en nosotros. Estarían las cosas más rodadas, el segundo operador universal llevaría un año funcionando y, por tanto, estaríamos en una situación de mayor madurez.

Como usted dice, tenemos derecho a cinco años de prórroga. Sí, pero con matizaciones, porque ya el Gobierno anterior, en el plan 1994-1998, había anunciado públicamente su intención de liberalizar en 1998. Esto, señor Vázquez Quintana, crea expectativas de inversión en un sector que ahora mismo mueve más inversiones que la propia banca. El dinero que está fresco en el país, que está buscando, se cambian cromos por ver dónde lo puedo meter, es un dinero en telecomunicaciones, y ustedes, quiera o no quiera, han introducido un proceso de *stop-go* en esas inversiones, paralizándolas. No me cabe la menor duda de que su intención no era paralizar las inversiones, pero ustedes paralizaron una inversión de 60.000 millones en cable de Telefónica.

Usted dice que hay que usar ese activo. Yo creo que eso ya no es un activo; ya está quemado y lo están descontando en el mercado y lo están descontando en las inversiones. Utilizar dos o tres años de esa prórroga nos colocaría en una situación difícil delante de nuestros socios y produciría un retraso muy importante en el acceso a los servicios de banda ancha de que pueda disponer este país.

¿Fecha? Señor Vázquez Quintana, no me la diga, la que ustedes quieran. Pero díganla donde la tienen que decir, para que los operadores, los inversores, el sector, sepan

cuándo van a poder gestionar los servicios; que servicios van a gestionar, y no estén en esta nebulosa que ocupa a diario varias páginas de los diarios económicos del país.

Compartimos con ustedes que el acuerdo Airtel-Movistar es la mejor solución posible; que nunca se deben buscar soluciones económicas, y que las inversiones en *air-truck* de Movistar y de la Compañía Telefónica son bastante para justificar los 85.000 millones que tuvo que pagar Airtel. Por eso la salida puede estar, como ustedes bien saben, en la vía de un nuevo reparto de frecuencias de los nuevos sistemas PNC, así como —y hay que decirlo— en la reconsideración de las tarifas de interconexión que actualmente paga Airtel que, aunque es un secreto bastante bien guardado, es público que son notablemente más altas que las del resto de los operadores.

Váyase, por tanto, con mi ofrecimiento y eche cuentas de él. Y utilícenos porque también podemos colaborar con ustedes en cosas muy importantes, como es el desarrollo de todo el sector en el futuro del país.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea intervenir? (**Pausa.**)

Por un tiempo de cinco minutos, tiene la palabra la portavoz del Grupo Popular, doña Ana Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Con mayor brevedad que cinco minutos, señor Presidente.

En primer lugar, sólo quiero agradecer al señor García-Arreciado su disposición —es la segunda o tercera vez que se lo escuchamos en esta Cámara— a apoyar y a trabajar junto con el Grupo Popular y con Gobierno, en este caso, en lo que tiene que ser la política de telecomunicaciones.

Hoy más que nunca lamento que las elecciones no se hubieran celebrado un año antes, como reclamaba la sociedad, porque hubiera sido bueno que hace un año hubiéramos tenido esta disposición para negociar todos una política que, como siempre ha dicho el Grupo Popular, tiene que ser de Estado. Nosotros siempre hemos abogado por que el tema de telecomunicaciones fuera una cuestión de Estado y se llevara a cabo por consenso de todas las fuerzas políticas.

Como el señor García-Arreciado sabe, convocadas ya las elecciones generales, se propuso la creación de un segundo operador, con un modelo que, a nuestro modo de ver, carecía de la necesaria transparencia y de las garantías jurídicas que nuestro grupo reclamaba en ese momento, por lo que entonces no pudimos aprobar la creación de ese segundo operador que tan necesario es para España, para poder colocarnos en situación de competir, no sólo Telefónica con otros competidores sino también con todos los competidores que vengan del exterior.

Es importante el plazo de la liberalización, porque hoy tenemos que hablar de liberalización a partir del año 1998 debido a la situación en que nos hemos encontrado en el sector de las telecomunicaciones después de 10 años de Gobierno socialista. (**El señor García-Arreciado Bata-** **nero: Han sido 14 años.**) Sí, señor García-Arreciado, son 14 años, todavía cuatro años más que hemos perdido

para liberalizar las telecomunicaciones en la medida en que nos hubiera gustado a todos.

Es importante que la liberalización se produzca a partir del año 1998, sin duda alguna, pero con sujeción a un calendario que debe acordar el Gobierno para articular su renuncia a ese derecho, como decía el señor Vázquez Quintana. Un derecho a un segundo plazo de prórroga que tenemos en España. Creo que es el Gobierno el que debe articular, a partir del año 1998, un calendario para ir ajustándonos al proceso de liberalización, de manera que se permitan las inversiones que, como decía el señor García-Arreciado, son importantes para España, en materia de telecomunicaciones, que se fomenten, que se apoyen y que podamos crear un mercado de telecomunicaciones nacional que sea competitivo.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las últimas intervenciones, tiene la palabra el señor Vázquez Quintana.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Vázquez Quintana): Quiero manifestar mi conformidad con prácticamente todo lo que aquí se ha dicho. Quizá después a la hora de ilustrarlo pudiera haber algún punto de discrepancia, lo cual es absolutamente normal.

Voy a decir algo que me ha resultado particularmente grato: el coste del error es menor que el coste del retraso. No tengo ninguna duda. Además, me ha resultado especialmente grata esta invocación. Lo que nosotros hemos intentado en esta ocasión, y es algo que quizá no hemos destacado suficientemente, es que el proceso que estamos siguiendo deja flexibilidad siempre por el lado de la corrección. Es decir, todas las medidas en las cuales hemos tomado un compromiso tienen flexibilidad en el sentido de que si las cosas lo piden se pueden arreglar. Lo ilustro.

Abrir la competencia a un duopolio es una decisión que se hace con entera facilidad. Si la situación real pidiera otra cosa, se podría abrir la competencia total. Lo contrario no es cierto. Renunciar a todo el período de prórroga a que tenemos derecho lo podemos hacer en cualquier momento, si la situación real así lo pide. Lo contrario no es cierto.

En las predicciones de arranque que hemos adoptado, tiempo habrá para que en el perfeccionamiento de las medidas iniciales que este Parlamento tiene que adoptar nos enmiende la plana y nos amplie el marco con el que podemos operar. Pero en las medidas iniciales, donde hemos intentado el aprovechamiento máximo de la situación, ante cualquier incertidumbre, hemos optado por lo más que podemos dentro de los términos de prudencia que aconseja el mantenimiento de la situación, lo que la experiencia ha dicho en otros países, que es lo que ha podido ocurrir.

¿Cómo está la inversión en España? Quienes tengan oportunidad de invertir en España en telecomunicaciones, creo que a través del segundo operador y del cable tienen en estos momentos abiertas unas oportunidades inmensas respecto a las que había anteriormente. No sé si van a ser capaces de aprovecharlas todas ellas, pero no veo por ahí el límite ni el inconveniente. Oportunidades para invertir,

en desarrollo de su negocio, en segundo operador y en cable son probablemente más de las que el ámbito financiero español pudiera justificar en estos momentos. De forma que por esa parte no pienso que estemos imponiendo especiales limitaciones a la capacidad, a las oportunidades de los empresarios españoles.

La apertura de dos de la competencia se ha revelado en los países en los que se ha hecho, pero también en España. En España nada ha desarrollado el mercado como la competencia a dos en móviles. La competencia a tres, a cuatro o a cinco en radiobúsqueda, en datos, en todos los demás negocios en los cuales la competencia la hemos abierto a más de dos, no ha producido el mismo efecto. Algo pasará, algo ocurrirá, algo cuenta esa experiencia que dice que no es en absoluto ineficaz, sino al contrario, la apertura de la competencia a dos para abrir esos mercados. Insisto en que ambas cosas están del lado seguro.

Si en algún momento, cuando se quiera, esa competencia hay que multiplicarla, hay que abrirla a tres, como probablemente haya de hacerse en los móviles —en un momento oportuno a cuatro o los que sean—, se puede hacer. Lo contrario es inviable. Lo que hemos hecho ha sido administrar, de una forma prudente, que es perfectamente reconducible, esta situación transitoria, que hay que admitir como tal y que tiene que evolucionar. Nos hemos puesto a arrancar de esta situación en el lado de los parámetros seguros, en aquella dirección en la cual sabemos que la línea del progreso, la línea de la flexibilidad, está del lado de nuestras previsiones. Esa ha sido nuestra idea. Esperamos haber acertado en ella. Creemos que no estamos violentando ninguno de los intereses que tenemos que servir, y estamos absolutamente abiertos no sólo a la colaboración sino a sugerencias y a todo lo que pueda brindarnos cualquiera. En todo caso, muchas gracias a todos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vázquez Quintana, por su comparecencia.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (CORSINI FREESE). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (Número de expediente: 212/000290) Y DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente: 212/000254).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a recibir al Presidente de Renfe. (**Pausa**). Damos la bienvenida al Presidente de Renfe, don Miguel Corsini Freese, y procedemos a su comparecencia, que ha sido pedida por el Grupo Socialista y por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para intervenir en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el Señor García-Arreciado

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor Corsini, por su comparecencia. Usted debe ser un hombre del que se esperan milagros, a tenor de los presupuestos del próximo año. Usted va a tener 30.000

millones menos, 32.000 en transferencias corrientes, y tampoco le van a pagar los 30.000 millones contemplados en el contrato-programa para el saneamiento financiero de Renfe. La razón que da el Gobierno es que se van a producir cambios en la estructura de Renfe y mejora de gestión, que van a compensar esa menor aportación de los Presupuestos Generales del Estado a los presupuestos de explotación de RENFE.

Por tanto, la primera cuestión que yo quiero que usted me explique es cómo va a avanzar. ¿Por la vía del endeudamiento? Por ahí todos salimos hasta que el endeudamiento llegue a donde no puede llegar. ¿Cuáles son esos proyectos de mejora de gestión en Renfe, y de la mejora de la eficacia que sean capaces de absorber la insuficiencia presupuestaria que se deriva de los Presupuestos Generales del Estado?

La segunda cuestión que quiero plantearle es ver si usted consigue explicarme —hasta ahora no lo he entendido muy bien— cómo va a operar el ente que se crea al amparo del artículo 6.5 de la Ley general de gestión de infraestructura ferroviaria, con la oposición del Ministerio de Economía, como sabe todo el mundo, de la Intervención General del Estado, del señor Barea, y supongo que con la suya personal. Eso ha terminado por estar recogido en la ley de medidas fiscales que acompaña a los presupuestos generales. Al ente creado se le va a transferir —está en la ley, yo no creo que sea neutral ni indiferente el que conste en la ley— el mantenimiento no ya de toda la nueva infraestructura, sino que luego se les habían olvidado las anteriores y añadieron el artículo 135 para completar lo contenido en el artículo 134. Usted tiene 10.000 trabajadores en mantenimiento. ¿Cómo va a gestionar eso, van a pasar todos al GIF? Es muy curioso, pues usted va a sufrir un mazazo de muerte en sus activos y en sus balances, porque sus infraestructuras se las cede a Renfe, pero usted se queda con la deuda. Desde el punto de vista financiero, del equilibrio del balance de la empresa, eso que nos enseñaron a todos de que el activo debe ser igual al pasivo, ¿cómo piensa que se puede abordar esto?

Estas son sencillamente las cuestiones que nos preocupan, creo que a usted más que a nosotros, y que esperamos que nos explique.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Muchas gracias al Presidente de Renfe, con el mayor agrado, puesto que hace unos diez años coincidimos en temas ferroviarios.

En primer lugar, he de decir que esta mañana hemos tenido una comparecencia donde hemos tocado temas que afectan a Renfe, respecto a la que, como acaba de decir el representante del Grupo Parlamentario Socialista en su intervención, se generan bastantes inquietudes, tanto en la propia empresa como por la evolución posterior que pueda tener el nuevo modelo que se plantea para las infraestructuras en la ley de acompañamiento, porque incluso el artículo 135, que se acaba de citar, está, en mi opinión, mal

redactado, pues, al atribuir al GIF la administración de infraestructuras ferroviarias en las mismas condiciones del artículo precedente, no queda claro que pueda administrar la infraestructura existente. Si la intención es la que nos tenemos, ni siquiera está bien redactado para un futuro. Por tanto, por ser redundante y por más razones, anuncio que vamos a pedir directamente su supresión en el trámite de enmiendas. Vamos a pedirla, sobre todo, por algo que se acaba de decir. Sería muy discutible y habría que debatir mucho sobre ese modelo de agencias para que teóricamente la deuda no compute, cuando esta misma mañana se acaba de reconocer que ni siquiera están cerrados los criterios de lo que computa o no, que está abierto a futuro ese debate. Y después porque crea incertidumbres, tanto respecto a la plantilla afectada en este momento en mantenimiento —y por eso incluso se habla en los artículos 4 y 5 de diferenciaciones entre cómo se va a gestionar el mantenimiento de las infraestructuras y su construcción— como sobre lo que va a pasar con el patrimonio, con los terrenos, por llamarlas así, de esas infraestructuras ya construidas. La verdad es que no era nada satisfactoria la respuesta de esta mañana poniendo el ejemplo de que a lo mejor podría ir a esta agencia, si se construye, la variante de Guadarrama. Creo que sería bastante complicado para la gestión, ya complicada, de Renfe, empezar a discriminar por tramos, que un trozo sea de las unidades correspondientes de la gestión de Renfe y otro sea de la agencia y, además, establecer las compensaciones, vía canon o cálculo de gastos, cuando ya hay hoy bastantes problemas en la gestión de Renfe porque, en su día, en mi opinión, cuando se hizo la imputación de costes a las distintas unidades de gestión, primaron determinados criterios, incluso de poder interno, donde todo el mundo quería los ingresos y nadie quería los gastos. Eso ha producido, en mi opinión, la tendencia a que al final haya unidades de gestión que no quieran transportar porque lógicamente les sale más caro mover mercancías o viajeros que no moverlas en un déficit global.

Esa es una primera preocupación importante respecto al futuro de los propios trabajadores afectados.

En segundo lugar, no vemos las consecuencias prácticas, sí vemos ésta que se ha explicado de intentar ver si cuela, en esta especie de engaño de todos los países, a ver quién puede ocultar más deuda. Tampoco compartimos la posibilidad de cumplir esos criterios a tan corto plazo, salvo que sea por esta vía de buscar mecanismos extraños de ocultación. Yendo ya a lo que podría ser construcción de líneas futuras, tampoco lo entendemos muy bien. Sabemos que ha habido intentos ya hace años, por ejemplo Madrid-Barcelona, de buscar financiación al 50-50 entre iniciativa privada y Estado, que no cuajaron por las dificultades de recuperación de la inversión o, en todo caso, porque hay que buscar mecanismos de avales financieros muy complejos y durante muchos años. Como esta misma mañana se reconocía, es prácticamente imposible, exclusivamente vía cánones o como se quiera llamar, poder recuperar la inversión, salvo que vayamos a unos costes de los billetes o, en su caso, del transporte de mercancías tan elevados que harían inviable para cualquier agencia contar solamente con esos ingresos para recuperar la inversión.

También se ha hablado, aunque no ha sido aquí, de la posibilidad de transferir, por ejemplo, el AVE. Volvemos a lo mismo. Si imputamos todos los costes del AVE para recuperarlos por esa vía, veo bastante inviable, *grosso modo*, poder encajarlo como mecanismo de cofinanciación futura. Vuelvo a repetir lo que decía esta mañana: una cosa es la colaboración con el capital privado, que puede adelantar algunas inversiones, pero al final las empresas privadas colaboran pero cobran, no trabajan gratis y, por lo tanto, lo que hay que buscar son nuevas vías de endeudamiento, de financiación, con sobrecostes financieros. Ese es un apartado respecto al cual me parece importante saber cómo se ven desde Renfe las posibles repercusiones a futuro.

Otro añadido, que además es histórico ya, es este permanente recurso a que se endeude Renfe y no el Estado. ¿Qué incidencia va a tener en las previsibles cuentas de Renfe para el próximo año esta nueva utilización o nuevo incumplimiento, en mi opinión, de los contratos-programa? En su día, los sindicatos apoyaron los contratos-programa, porque entendíamos que en aquel momento era una forma de conseguir que el Estado cumpliera año a año los compromisos de financiación que adquiriría con las empresas públicas y que no continuaran aumentando los gastos financieros, con lo que eso tiene de repercusión también en las cuentas de Renfe. Nos sigue preocupando. Entendemos que es un incumplimiento, jurídico, por lo menos, en nuestra opinión, del propio contrato-programa y querríamos saber qué repercusiones va a tener o qué incremento se puede prever en negativo en la cuenta de resultados por este nuevo recurso a este mecanismo.

Además nos tememos que, como siempre, hay momentos puntuales políticos donde de nuevo es utilizado como arma arrojadiza para, cuando interese, sacar la aparentemente enorme deuda financiera, o deuda en este caso de los ferrocarriles, que, como aquí se ha dicho, comparativamente con otros países europeos ni siquiera es tan significativa como puede ser la francesa u otras.

Creo que hay, primero, algo que cambiar de fondo, que es la concepción de que las infraestructuras ferroviarias deben tener un tratamiento equiparable a los criterios que se utilizan con carreteras, donde no convierte en deuda la inversión en infraestructuras, sino que se considera que, una vez que se ha evaluado que es necesaria esa infraestructura, es una inversión en esas infraestructuras. Otra cosa es vigilar la gestión para que efectivamente no se desvíe. ¿Van a hacer ustedes algo para intentar cambiar esta filosofía?

Hemos escuchado en muchas declaraciones públicas que éste era el año del norte en ferrocarriles, por ejemplo. Analizados los presupuestos, no se puede estimar eso porque se destinan ciento y pocos millones para la variante de Guadarrama, que es como un fantasma recurrente desde hace ocho años. Me parece bien que se apueste por esa infraestructura; creemos que, si de verdad se hiciera, sería muy importante para reducir tiempos con el norte-noroeste. Lo que nos preocupa es que esta variante se está utilizando permanentemente para no hacer otra cosa, por ejemplo para no continuar con los estudios de la variante de Pajares, que desde los años 1979-80 estaba en todos los pla-

nes ferroviarios, incluso más por problemas de seguridad que de capacidad de tráfico.

También me preocupa cuál va a ser la política de servicios. Sé que no es ésta la comparencia ideal y que habrá otra probablemente en breve para hablar de las líneas generales, pero me preocupa algo que está sucediendo poco a poco, que es la supresión continua de servicios de largo recorrido, que en parte vienen, en nuestra opinión, por este deterioro de la red y por la nueva red de autovías que está impactando, al no haberse invertido en la misma medida, o por lo menos compensado, en ferrocarriles, pero sobre todo porque se da una situación final, que es que ya hay muchas capitales de provincia que no tienen ni tren ni avión desde el sábado hasta el domingo. Este tema incluso supera a la propia Renfe. Es un problema de qué servicios públicos hay que prestar, porque por esa vía poco a poco los usuarios ya no tienen más recursos que su vehículo particular o un autobús para poder trasladarse los fines de semana, ida y vuelta, entre Madrid y Asturias, por ejemplo, pero puede pasar lo mismo con Santander, etcétera. Por tanto, me gustaría tener una primera pincelada, sobre todo porque yo no veo inversiones significativas. Por lo menos mi impresión es que desgraciadamente continúan siendo restrictivos con un pequeño repunte comparativamente con los anteriores.

Y me preocupa, asimismo este sistema de embolsar la deuda, porque todo este tipo de mecanismos compromete a gobiernos futuros y compromete incluso al futuro de otras inversiones, sobre todo sabiendo además que el año 1998 va a ser, por toda esta serie de cosas, mucho más duro probablemente que éste.

Por ello me gustaría saber cómo se ve desde Renfe las asignaciones que han tenido y estas preguntas que he hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, tiene la palabra el Presidente de Renfe.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Buenas tardes, señoras y señores Diputados.

En primer lugar, quiero dar las gracias a todos por ofrecerme la posibilidad de explicar un poco lo que son los problemas de mi casa, una casa grande y complicada. Y quiero disuadir al señor García-Arrecedo de su buena voluntad de que soy un mago. Yo difícilmente voy a resolver los grandes problemas que tiene Renfe; lo que puedo hacer es intentar encauzarlos.

Como las preguntas piden, de una forma u otra, que dé una explicación más o menos general de cómo yo veo la casa y cómo está en este momento la situación presupuestaria de Renfe, el impacto de los nuevos Presupuestos Generales del Estado, lo que va a ser nuestro balance, nuestra cuenta de resultados, etcétera, si les parece, haré un breve repaso y les prometo ser bastante breve y no aburrirles, porque así podría darles una idea general de cómo está Renfe. Luego, si lo desean, pasamos a temas puntuales, como el de la agencia y la variante de Pajares, etcétera.

Hablaré primero del marco jurídico en el que se desenvuelven nuestras relaciones. Hoy por hoy tenemos un instrumento eficaz, que es el contrato-programa, que establece lo que son las relaciones Estado-Renfe y que está soportado en los presupuestos generales del Estado por dos partidas concretas, las transferencias de capital y las transferencias corrientes. Las transferencias de capital tienen un importe de 108.000 millones de pesetas, en lo que se refiere a la financiación, a la gestión de infraestructuras y unos 5.000 millones de pesetas para lo relativo a saneamiento, según el contrato-programa, para jubilaciones anticipadas y, concretamente, 556 millones de pesetas, para financiar la agrupación de interés económico del sur de Europa mediterránea.

Las transferencias de capital recogidas en los presupuestos generales del Estado para Renfe son 114.000 millones de pesetas, que es la suma del importe, como he estado explicando, del convenio de gestión de infraestructuras, recogido en el contrato-programa, más la aportación del contrato-programa para el plan de recursos humanos. Las transferencias corrientes ascienden a 142.000 millones de pesetas y agrupan los convenios del contrato-programa de cercanías, regionales, plan de viabilidad, intereses, deuda de Estado e inmovilizado de infraestructuras, con un recorte total previsto de 33.000 millones de pesetas, que es a lo que se refería el señor García-Arreiciado.

Estas aportaciones presupuestarias en relación con el contrato-programa de Renfe representan que las aportaciones totales del contrato-programa para 1997 deberían haber sido 319.000 millones de pesetas, concepto 71, y como contrapartida obtenemos unas aportaciones del Estado de 256.000 millones de pesetas.

En lo que se refiere a la cuenta de resultados, nosotros tenemos previstos unos ingresos totales de 457.000 millones de pesetas y unos gastos de 481.934 millones, para 1997. El resultado es de menos 24.000 millones de pesetas, después de subvenciones.

El resultado del ejercicio de 1996 después de subvenciones ha sido de menos 9.955 millones. En definitiva, el impacto de la mejora de gestión de Renfe en relación con los resultados de 1996 va a ser un menor costo para el Estado en 25.000 millones, antes de subvenciones. En nuestra gestión, vamos a representar un menor costo para el Estado a través de unos mayores ingresos de tráfico y resto por importe de 13.478 millones de pesetas y unos menores gastos de 12.191. Eso comporta que la mejora de Renfe, en relación con 1996 y 1997, será de 25.000 millones aproximadamente. Esto antes de subvenciones, porque automáticamente sufre el impacto de la menor aportación del Estado y se traduce en un resultado en el ejercicio de 1997, después de subvenciones, de menos 24.000 millones de pesetas.

Quiero pasar brevemente sobre el balance de Renfe. En este momento, nuestro balance de activos es de 1 billón 826 millones; desglosado, en inmovilizado, 1 billón 83.000 millones, unos gastos a distribuir de 14.059, unas existencias de 11.808, unos deudores de 717.000 millones, unos clientes de 69.167 y en administraciones públicas, 648.163. Como contrapartida, el pasivo, unos fondos pro-

pios de 334.000 millones, unos ingresos a distribuir de 62.440, unas provisiones para riesgos y gastos de 77.627, unos acreedores a largo plazo por importe de 935.317 millones, unos acreedores a corto plazo de 265.337, y un circulante de 100.927. Totalizan 1 billón 816.589.

En la financiación del PAIF en 1997 vemos que el aumento del endeudamiento son 24.000 millones, después de subvenciones. ¿Cuál es el impacto real? Que Renfe, ante unas inversiones de 58.123 millones de pesetas y una amortización industrial superior en 78.830, nos da un resultado positivo de menos 20.707, que, contra el aumento del endeudamiento, más un aumento de capital circulante de 9.300 millones, se reflejaría en un impacto real sobre nuestra cuenta de resultados y en el endeudamiento de 12.618 millones de pesetas. Para cubrir estas necesidades vamos a tener que recurrir a los presupuestos generales del Estado, en los que se nos ha autorizado a incrementar el endeudamiento hasta 13.000 millones de pesetas. Ese es el impacto.

El endeudamiento es de 12.618 millones de pesetas y la autorización es hasta 13.000. Incluso hay autorizaciones mayores, hasta 30.000 millones, temiendo que haya la posibilidad de una caída total de la mercancía. Pero fundamentalmente el incremento neto del endeudamiento en 1997 va a ser de 12.618 millones de pesetas.

Es necesario recalcar que vamos a tener que apelar a los fondos, a 292.749 millones de pesetas, destinados a cubrir 280.131 millones de pesetas de vencimiento de la deuda existente a lo largo de 1997, más los 12.618 de incremento de 1997. Ese es, en líneas generales, el impacto de la menor aportación del Estado, el esfuerzo que hace Renfe en una reducción total de 25.000 millones de pesetas sobre el ejercicio de 1996, y sobre todo, en un tema que sí tiene bastante importancia, que es una reducción del endeudamiento de 120.000 millones de pesetas.

Me parece importante resaltar esto. Tradicionalmente, en lo que se refiere a los cinco grandes convenios de Renfe (si les parece, luego pasamos un poco revista a cuál es la situación de los cinco grandes convenios a los que se refiere el contrato-programa), sobre todo el endeudamiento ha tenido un tratamiento singular, no siempre se ha podido atajar como se hubiese querido, pero este año, como consecuencia de una aportación del Estado de 132.000 millones, que corresponden a 61.051 millones, retraso de pago en 1995, 52.370 millones no consignados en 1994, y 19.450 millones tampoco consignados en 1995, más 100 millones, un tratamiento de partidas menores, llegamos a un importe total de 132.000 millones, que nos ha permitido reducir el endeudamiento, a final de 1996, en 120.000 millones de pesetas. Creo que eso es importante, porque devuelve la situación de la deuda de Renfe a los comienzos del contrato-programa, en el año 1993. ¿Eso qué quiere decir? Ni más ni menos que la deuda en este momento digamos que está relativamente controlada, con esos 120.000 millones de pesetas menos.

Si les parece, podemos hacer un breve repaso de cómo está el grado de cumplimiento del contrato-programa, que me parece que es una de las intranquilidades del señor Santiso.

El contrato-programa de Renfe, como saben ustedes —creo que puntualmente habrán pasado por aquí algunos de mis antecesores, seguramente la señora Sala, y les habrán explicado estos temas con mucho más detalle—, incluye cinco convenios específicos: cercanías, regionales, infraestructura, plan de viabilidad y deuda del Estado. Los tres primeros constituyen aportaciones pactadas con el Estado por la prestación de servicios públicos y tienen carácter de ingresos para la empresa. El plan de viabilidad constituye las aportaciones para un conjunto de unidades que, de acuerdo con lo pactado, tienden hacia el equilibrio económico, reduciendo las necesidades económicas en un 50 por ciento, en pesetas constantes, en el período 1994-98. El quinto, deuda del Estado —al que me acabo de referir ahora mismo—, recoge la aportación para intereses por parte del Estado, derivado de la financiación de la deuda del Estado con Renfe, en las cantidades y condiciones pactadas.

¿En qué situación nos encontramos en este momento? En lo que se refiere a los tres primeros años, año a año, se están cumpliendo sistemáticamente y con cierto margen. El plan de viabilidad se cumplió en 1994, y en los años 1995 y 1996 se ha visto afectado por las dificultades sufridas en el negocio de largo recorrido y cargas; yo ahí quisiera hacer una especial referencia. No obstante, el coste global del plan de viabilidad se ha reducido de 75.717 millones de pesetas, en el año 1994, a 70.190 millones en 1995, y a 63.000, previsibles, en 1996.

En lo que se refiere al plan de viabilidad, estamos teniendo algunas dificultades en su cumplimiento como consecuencia de una caída en cargas, en el acumulado al mes de agosto. Hasta ese momento teníamos unos menores ingresos sobre los previstos, en el entorno de 2.000 millones de pesetas, más/menos, entre la unidad de cargas y la unidad de largo recorrido. Como saben ustedes, por lo que es nuestra estructura de carga, para totalizar esos 25 millones de toneladas, que es lo que transportamos al año, tienen un peso muy importante los productos siderúrgicos, los productos relacionados con la construcción, los graneles, los carburantes y, naturalmente, cualquier retracción que se produzca en cualquiera de esas unidades inmediatamente nos afecta. En Renfe, todos hemos estado muy preocupados con el acumulado al mes de agosto porque, si el problema se planteaba de una forma estructural, es decir, una caída en picado como la que se estaba produciendo, y no había posibilidad de retomar un poco todo el transporte del resto de las cargas, nos podíamos encontrar con una caída en picado a final de año, con un acumulado muy importante, que nos impidiese cumplir el contrato-programa.

Esto no ha sido así. El equipo responsable de la casa y yo, personalmente, hemos pasado revista a cada uno de los grandes clientes de Renfe, a lo largo de los meses de julio y de agosto, para ver lo que estaba motivando esa caída y, afortunadamente, en este momento, tenemos controlada la caída en cargas, y con un ligero repunte. Eso nos permite decir que nosotros vamos a cumplir este año el contrato-programa, igual que se ha cumplido en los años anteriores y, más o menos, en las mismas condiciones, con muchas dificultades. Como ustedes saben, el contrato-programa es

muy duro porque significa que todos los años hay que dar, por decirlo en términos generales, una vuelta a la tuerca, y eso implica cierta perversidad. Es decir, sobre un ejercicio de cinco años, hay que pensar que no va a haber una situación económica estable, con crecimientos mantenidos durante los cinco años y que, por lo tanto, en cualquiera de los años nos podemos encontrar con una caída no contemplada. Ese es uno de los riesgos del contrato-programa, que hace muy difícil su cumplimiento y que obliga a que la casa esté en una reestructuración permanente, no sólo en lo que se refiere a generación de nuevos recursos y mayores ingresos, sino a restricción de gastos de forma permanente. En lo que se refiere al contrato-programa, tengo que decir que se ha cumplido en los años anteriores, se va a cumplir éste también y tenemos que ser optimistas para que en 1997 pase exactamente lo mismo.

Esto es, en líneas generales, lo que quería decirles en relación a cómo veo yo el ejercicio. Un ejercicio difícil, pero que el nivel de endeudamiento tampoco va a tener un impacto sustancialmente importante en nuestra cuenta de resultados. Yo creo que podemos cumplir el contrato-programa, que es el objetivo fundamental. Desde mi punto de vista, el contrato-programa se ha revelado como un instrumento absolutamente eficaz para la gestión de la empresa, entre otras cosas, porque ha representado todo un cambio de cultura. Es importante que las unidades de negocio tengan una cuenta de resultados separada que permita, de una u otra forma, identificar las debilidades o las fortalezas en cada uno de sus gestores. Eso ayuda mucho al desarrollo de la empresa. Ha habido otros temas de referencia, como podía ser la línea de alta velocidad o las cercanías, que de una u otra forma han cambiado la cultura empresarial de la casa, como referencia de lo que debe ser un trabajo bien hecho. En líneas generales, deberemos cumplir y yo soy optimista. No tiene por qué haber dificultades al respecto.

En relación con el tema de la agencia, yo me imagino que esta misma pregunta se la habrán formulado por la mañana al Secretario de Estado, y él, yo creo que con más conocimiento que yo, probablemente, les habrá contestado. Yo nada más puedo decir lo que sé. Yo no creo que haya ningún diseño perverso en la creación de la agencia, y tengo que decir las cosas como son. Si no creyese en eso, evidentemente... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Presidente de Renfe.

Por favor, ruego a todas SS. SS. que guarden silencio. Continúe, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Yo no creo que haya ningún tipo de perversidad en la propia creación de la agencia. Yo pienso que es un instrumento financiero para poder realizar una obra, en este caso una obra compleja, como es la alta velocidad entre Madrid y frontera francesa, y creo que ése es el contenido que hay que darle; las otras posibilidades, que la propia agencia se ocupe de desarrollar lo que puede ser la variante de Guadarrama, me parece que son simplemente conjeturas. Habrá que verlas.

De entrada, tiene un trabajo lo suficientemente importante y se desarrolla en tiempo y en forma una obra muy compleja y muy complicada. Ya saben ustedes que el éxito de una obra de alta velocidad es hacerlo en el menor tiempo posible, porque si no, evidentemente, los costes financieros acaban con ello. De por sí es complicado.

El tratamiento singular que alguna vez se ha trasladado, por lo menos a mí se me ha trasladado, en lo que se refiere a electrificación y a la señalización, que se dé un tratamiento singular dentro de lo que es la propia obra de infraestructura, a mí me parece que no es malo. Si podemos conseguir de una forma u otra aportaciones del sector privado para rebajar los costes de desarrollo y de infraestructura mediante las fórmulas que sean, no me parece mal personalmente. Y en el caso concreto de Renfe, nosotros lo que necesitamos son muchas obras de infraestructura que nos permitan flotar nuestros trenes y estar en condiciones de competir con otros medios de transporte. Es relativamente fácil, a lo mejor, improvisar material; es muy difícil improvisar infraestructuras, ustedes lo saben, porque necesitamos mucho tiempo.

Nosotros, en la medida en que la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona o Madrid-frontera francesa se desarrolle en un tiempo relativamente breve, estaremos en condiciones de optimizar un poco nuestros recursos sobre Madrid-Sevilla; eso es así; optimizar nuestro material, poder dar servicio hasta Zaragoza en una primera etapa, cuando se haga y, a continuación, hasta los tramos totales.

Sobre la variante de Guadarrama, yo vuelvo a repetir lo anterior; para mí, puntualmente, la variante de Guadarrama es una prioridad. Cuando hemos pasado revista a los convenios que tiene Renfe vemos que hay un convenio y dentro de ese convenio, una unidad, que es la unidad de largo recorrido, que tiene especiales dificultades. Es muy difícil dar un buen servicio, dar un servicio en condiciones de competitividad si no tenemos la infraestructura adecuada. En todas las líneas del norte, en este momento, tenemos una infraestructura absolutamente desastrosa y es muy difícil poder estar en condiciones de ofrecer a nuestros clientes un transporte, de pasajeros o de mercancías, en condiciones de competitividad con otros medios si no tenemos una cierta infraestructura. Fíjense ustedes lo que representa la variante de Guadarrama, la cual ha sido un tema prioritario para Renfe; otra cosa son las limitaciones presupuestarias que naturalmente impiden poder hacer las cosas cuando se quiere; se hacen cuando se puede y, a lo mejor, no se ha podido hacer hasta ahora. La variante de Guadarrama significa —y yo creo que esta mañana se lo habrá comentado el Secretario de Estado— un impacto sobre toda la cornisa del norte y el oeste de un menor tiempo de recorrido en la mayor parte de nuestras líneas entre una y media y dos horas, cosa absolutamente importante. No solamente es que Madrid-Valladolid nos permita colocar en una hora a 220 kilómetros por hora, sino que, de una forma u otra, va a producir un efecto dominó en toda la cornisa del norte, y nos puede permitir estar en condiciones de competir con otros medios de transporte en un plazo relativamente breve. Si no, el problema de la línea de largo recorrido es que son tremendamente costosas, porque no

podemos ofrecer a nuestros clientes un servicio fiable y, por tanto, evidentemente, la gente no coge nuestros trenes ni los utiliza para mercancía, porque tiene otros medios alternativos y, cuando un segmento de mercado se abandona, naturalmente, la competencia lo ocupa. Si nosotros estamos en condiciones de desarrollar esa línea de velocidad alta sobre Valladolid en un tiempo relativamente prudente, nos va a permitir, yo creo, acortar todo lo que es Galicia, Asturias, Santander, País Vasco, no solamente Castilla y León sino también La Rioja, unos tiempos de recorrido muy sustancial. Yo creo que es una gran obra y una obra, para Renfe, prioritaria. Y estamos en condiciones; lo que es importante es que se haga un buen trazado. En este momento, el Ministerio está trabajando con la Comunidad de Madrid, junto con Renfe, en la elección del trazado, más que nada por razones de impacto ambiental. A mí me parece que, si se elige un buen trazado y tenemos un proyecto administrativo en un tiempo aceptable, a lo largo de 1997, podremos estar con un proyecto constructivo que nos permita contratar a principios de 1998. Me parece que eso sería lo deseable, siendo optimista. **(El señor García-Arreciado Batanero: Siendo mago.)** Pero es que yo, si no tuviera optimismo —como decía S. S. hace un momento— para gestionar esta empresa, estaría liquidado. A mí me parece que es una gran obra y que tenemos que llevarla adelante.

En lo que se refiere a la supresión de servicios, una cosa está relacionada con la otra. El propio contrato-programa pretende que determinadas unidades de negocio tiendan al equilibrio en el tiempo; la disciplina de la Unión Europea establece que solamente podrán estar subvencionados en el futuro los transportes de cercanías y los transportes regionales, y el resto deben tender al equilibrio. Es muy difícil que con nuestra línea de largo recorrido, con una mala infraestructura, podamos estar en condiciones de adquirir ese equilibrio. Eso nada más lo puede hacer una buena infraestructura. Por tanto, necesitamos dotarnos cuanto antes de una buena infraestructura. Esas son un poco mis impresiones personales.

Respecto a la variante de Pajares, que el señor Santiso planteaba, yo creo que estamos en la primera fase, en la fase troncal, la variante de Guadarrama sobre Valladolid, su impacto y su influencia, y luego habrá que hacer tratamientos puntuales para acortar incluso más todos esos tiempos de recorrido, pero ésa es una segunda fase. Yo entiendo que lo mismo ocurre con el plan de transporte de Galicia, que en este momento se está desarrollando de una forma u otra, y me parece que son elementos que van a ayudar a mejorar nuestra infraestructura y nuestro tiempo de recorrido.

Yo no sé si he contestado puntualmente a las preguntas que SS. SS. me habían hecho. En cualquier caso, estoy a su disposición para cualquier tipo de aclaración.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** Yo creo que han acertado con el hombre; realmente, si no es

magos, es malabarista con las cifras, porque usted tiene 63.000 millones de insuficiencia presupuestaria. ¿Cómo los financia? Menos 24.000 millones de resultados, 12.000 millones de endeudamiento y 25.000 millones de mejora de gestión. Eso no oculta el hecho de que usted coge una empresa con menos 9.000 millones y la va a dejar con menos 24.000. **(El señor Presidente de Renfe [Corsini Freese]: 12.000 millones.)** He creído entenderle que su resultado de la cuenta de resultados después de subvenciones era menos 24.000.

Yo quiero que sea así, yo quiero que usted lleve bien Renfe. Lo único que le digo es que va a tener aliados más firmes y más sólidos en las políticas que usted quiere hacer en Renfe en mi grupo y en otros grupos similares que en el grupo que apoya al Gobierno, pero la circunstancia es ésa, usted se encuentra con fuerzas suficientes para mejorar la gestión de Renfe con menos 63.000 millones de insuficiencia presupuestaria. Insisto, quiero que sea así, ojalá sea así, y seré el primero en felicitarle si es que lo consigue. Desgraciadamente, alguna experiencia tiene uno en temas de éstos, por alguna parte se romperá el cuento de la lechera, pero no es técnicamente posible que usted mejore la gestión con menos 63.000 millones.

Dice usted algo muy importante, que el GIF, el ente que se crea, es solamente un instrumento financiero para construir el AVE. Eso no es lo que dice la ley, eso no es lo que dicen los artículos 134 y 135; ésa es la versión piadosa que usted hace de la creación del nuevo ente público. Pero supuesto que fuese así, que solamente se hace para construir el AVE, el AVE a la frontera francesa y a Barcelona está por encima del billón de pesetas. Esta es una empresa de las creadas al amparo del artículo 6.º, 5, de la Ley General, por tanto de capital público cien por cien, no admite capital privado, no puede cobrar los cánones, que serían otra de sus fuentes de ingreso, por lo menos hasta el año 2000, como muy pronto. Es decir, que usted tiene exclusivamente para construir el AVE de Barcelona, que es más de un billón de pesetas, consignaciones de presupuestos que este año son de 60.000 y que no creo que sean muy superiores en ejercicios futuros, veinte años en términos constantes, sin incluir intereses, pérdida de poder adquisitivo, etcétera. No lo entiendo, de verdad. Así no podemos construir el AVE, eso es obvio. Hará falta aportación de capital no público. ¿Cómo? ¿A través de los contratos llave en mano? No sé, dígamelo, pero, desde luego, el ente creado, el GIF, no es capaz, con las consignaciones presupuestarias que se apuntan en esta ley, y que ojalá se mantengan en el futuro, de abordar esta inversión tan importante.

Ha dicho usted reiteradamente que tiene una infraestructura desastrosa. Yo creo que en parte es verdad; lo que no entiendo es cómo le quitan 11.000 millones en renovación de vías. Las inversiones en el Ministerio por renovación de vías son menos 11.000 millones, con lo cual la situación de descapitalización técnica de la empresa, que ya es mala, como usted mismo se ha encargado de recordar ante esta Comisión, puede llegar a ser insostenible.

Sobre el Guadarrama, le iba a preguntar cuál era el calendario de inicio de esta obra estructural, que es tan importante para la política ferroviaria española, de la que lle-

vamos tantos años hablando, sobre todo a la luz de los 100 millones espléndidos que constan en los presupuestos generales, pero usted ya me lo ha explicado. No sé cómo van a pasar las cosas, pero a principios del próximo año o del siguiente parece que estaríamos en condiciones de poder licitar algunas de las obras. Ojalá sea así, pero me parece que el optimismo es bueno para la gestión; el exceso de optimismo yo creo que puede enturbiar la panorámica de las empresas que tiene uno que gestionar.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE:** En primer lugar, quiero reiterar que le deseo una gran suerte al frente de la compañía, pero también que estos presupuestos no nos producen ninguna gran ilusión de visualizar una renovación de una apuesta por el ferrocarril, en el sentido de que durante mucho tiempo se ha deteriorado, sino que además creemos que los primeros síntomas son preocupantes, porque, en nuestra opinión, se caen en los mismos errores que se habían cometido antes. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

¿En qué sentido? En que estamos diferenciando incluso lo que algunos expertos consideran ya otro modo de transporte, aquello que está relacionado con la alta velocidad y sus peculiaridades, sus dificultades financieras para la construcción.

Nosotros no es que estemos en contra de la alta velocidad como concepto, sino que, siendo conscientes de la escasez de recursos, vemos que se está haciendo a costa del deterioro del resto de la red ferroviaria. Esto es lo que nos parece muy preocupante, que lo que sería el mantenimiento, la renovación, pequeñas correcciones de trazado incluso que en algunos casos pueden ser útiles para mejorar tiempos, etcétera, creemos que es lo que está pagando las consecuencias de que esa inevitable escasez de recursos se está desviando y acumulando en otros sitios.

Hay experiencias previas, como se acaba de decir, de cuánto es lo que puede costar una infraestructura de ese tipo, como es la del AVE, y este año las asignaciones, en nuestra opinión, dan para hacer pocas cosas.

Además, se da una paradoja, porque efectivamente el contrato-programa y la Comunidad Económica Europea apuestan claramente porque las únicas subvenciones en principio son para el transporte regional y transporte de cercanías, pero es que ese tipo de infraestructuras no tiene nada que ver con este concepto.

Sin embargo, yo diría que éste es el año de Cataluña, en pequeña medida, porque tampoco con 60.000 millones van a hacer grandes cosas, pero comparativamente con lo que va para otras regiones continuamos en la línea de apostar por concentrar las inversiones precisamente en aquellas comunidades autónomas que, aunque estén todavía con retrasos en infraestructuras, están muy por delante, a años luz, diría yo, en materia ferroviaria de lo que puede estar la cornisa u otros territorios.

Nos preocupa porque, en definitiva, hemos coincidido en lo que puede suponer la variante de Guadarrama.

El problema es que desde que se habló de la variante de Guadarrama, e incluso aparecieron partidas en el Plan de transportes ferroviarios y otras superiores a las que aparecen este año, hasta hoy ha pasado mucho tiempo, y el que continuará pasando a este ritmo de inversión. Yo prefiero que haya aportaciones más modestas para Galicia, para Asturias, para corregir deficiencias puntuales, muchas de ellas evaluadas y conocidas, para que por lo menos los tráficos incluso regionales se puedan mejorar. Y porque además no compartimos otra cuestión. Es verdad que la infraestructura es importante para la competitividad de Renfe, pero eso, que es una gran verdad para el transporte de viajeros, no lo es tanto para el de mercancías, porque en el transporte de mercancías, en nuestra opinión, sí que hay un problema de gestión; hoy se puede poner cualquier vagón de mercancías desde cualquier punto del país hasta Madrid en ocho horas. Por tanto, los tiempos son competitivos, lo que no es competitiva es la disponibilidad de material, la gestión, la rapidez en los procesos que no son de transporte, que se llevan mucho más tiempo que el transporte en sí mismo. Yo creo que eso que, efectivamente, produce un grave problema en el transporte de viajeros, entre la competencia de las nuevas autovías con el turismo, o incluso con la guerra de precios que hay con los autocares, no es comparable para el tráfico de mercancías. Seguimos insistiendo en la necesidad de hacer una apuesta importante por las mercancías; en primer lugar, porque puede aportar recursos importantes a la cuenta de resultados; en segundo lugar, es positivo para la infraestructura de carretera, porque produce un menor desgaste, y porque estamos en unos niveles muy alejados incluso de las medias europeas de transporte por mercancías, y porque incluso en Europa hay una apuesta importante por trasvasar transporte hacia el ferrocarril en ese sentido, por el impacto ambiental y todos los problemas que produce el transporte de cargas pesadas por carretera. Y creemos que ahí no se ha hecho suficiente; esperemos que se haga en un futuro.

Finalmente, una última pregunta y es si van a retomar las negociaciones que había para una pequeña nueva línea, que podía parecer que era la de Ferrol-Aspantes, precisamente para eliminar un transporte de carbón que hoy supone casi un camión cada dos minutos de tránsito por El Ferrol, cuando había posibilidades, yo creo que con las aportaciones de fondos europeos y estudios que Renfe llevaba ya a cabo con la propia Endesa, de que se pudiera comprometer a hacer un contrato en el sentido de garantizar el transporte durante ocho o diez años, etcétera. Nos gustaría saber cómo está también ese proyecto muy concreto, que es de una entidad relativamente menor y donde además hay una empresa —que en este caso es pública— ajena a Renfe que estaba dispuesta también a participar en ese proyecto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Algún grupo desea intervenir? (Pausa.)

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Carreño. Señor Carreño, dispone de cinco minutos.

El señor **CARREÑO RODRIGUEZ-MARIBONA**: Voy a ser muy rápido.

En primer lugar, quiero manifestar el agradecimiento por las explicaciones de los presupuestos que ha hecho el Presidente de Renfe y el deseo de éxito, cuyo primer punto de partida es, como decía el señor García-Arreciado, el milagro que creo que ha conseguido con la reducción del contrato-programa de 63.000 millones de pesetas derivados de los recortes presupuestarios obligados en este sector y en otros muchos, que garantiza en principio un déficit al final del ejercicio 1997 de 24.000 millones de pesetas.

El segundo milagro o gestión afortunada ha sido el éxito inicial de conseguir 60.000 millones procedentes de privatizaciones para la infraestructura ferroviaria en España. El AVE no es sólo una necesidad, una exigencia de Cataluña, sino que es una exigencia entre Madrid y la frontera y ha afectado directamente a cuatro comunidades autónomas, a Cataluña, Aragón, Castilla-La Mancha y Madrid. Por tanto, es una segunda gestión de Renfe que considero afortunada.

Por otro lado, hay una pregunta que me gustaría que me contestase. Cuando una empresa, un ente tiene una deuda de 1,3 billones de pesetas y unos deudores, a final del ejercicio de 1997, de 700.000 millones, qué previsiones tiene en este momento en que el mercado contesta fácilmente, responde a una refinanciación de deudas. Me gustaría saber si tiene previsiones para refinanciar la deuda a largo plazo y conseguir que los deudores, esa cifra de 700.000, se reduzcan notablemente al final del ejercicio 1997.

Y hay una preocupación prácticamente en todas las comunidades autónomas por los servicios regionales de Renfe, la he ampliado ahora a algunos servicios nacionales, porque al decir el Presidente de Renfe la situación absolutamente desastrosa hacia el norte-noroeste, supongo que habrá inversiones de Renfe a garantía de servicios mínimos en cuanto a calidad hacia el norte-noroeste, de España en los servicios nacionales. Me gustaría conocer si tiene previsto garantizar o mantener los convenios Renfe con los gobiernos autónomos para el mantenimiento de los servicios regionales.

Hay un acuerdo establecido por unanimidad por el Parlamento gallego hace varios meses y un acuerdo del Congreso de los Diputados, por el cual se trataba de reconsiderar o estudiar el plan de modernización de las infraestructuras ferroviarias de Galicia. ¿Qué previsiones tiene para el ejercicio de 1997 Renfe en ese sentido?

Finalmente, un tema del que se ha hablado en una comparecencia anterior, Retevisión y, en general, telecomunicaciones. Parece ser que Renfe está estudiando su participación accionarial en Retevisión. ¿Cuáles son sus previsiones?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tiene la palabra el señor Corsini para contestar a las preguntas que le han formulado.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): En primer lugar, creo que me he debido explicar mal. En lo que se incrementa el endeudamiento es en 12.618 millones

netos, porque ha habido un impacto de reducción sobre esos 24.000 millones de pesetas que han sido unas inversiones inferiores a la amortización industrial, una diferencia de 20.000 millones más y luego el impacto de menos 5.000 millones más de subvenciones de capital; en total son 12.618 millones lo que realmente nos vamos a endeudar de más. Eso partiendo de la base de que nosotros con las aportaciones que ha hecho el Estado o que va a hacer a lo largo de 1996 estaremos en condiciones de decir que 1996 lo terminaremos con 120.000 millones de pesetas menos de endeudamiento. Pero el incremento de deuda son 12.618 millones, no los 24.000, que es lo que estaba previsto después de subvenciones, porque ha habido una minoración como consecuencia de la amortización industrial, que ha sido superior a las inversiones.

En el tema de las mercancías, tengo que decir que es un poco nuestro caballo de batalla. Creo que la Unión Europea en general, si ustedes han pasado revista —me imagino que SS. SS. habrán tenido información de cómo está evolucionando la Unión Europea a este respecto—, habrán visto que se están produciendo alianzas estratégicas en el campo de las mercancías por corredores. La presencia sobre todo de compañías norteamericanas, en este caso concreto en los ferrocarriles alemanes, va a producir un cambio sustancial en la forma del sistema de mercancías, los grandes corredores de mercancías para eliminar los tránsitos en frontera que retrasan tanto el tratamiento de las mercancías y poder competir en igualdad de condiciones con otros medios de transportes. En cualquier caso, habrá que hablar de tráfico intermodales entre diferentes medios de transporte. El objetivo de Renfe será establecer alianzas estratégicas con proveedores y con grupos que, de una forma u otra, estén relacionados con el sector de las mercancías. Ese es nuestro objetivo, conseguir una mayor eficacia.

Sobre el tema que planteaba el señor Santiso sobre el Ferrol, creo que lo puedo contestar al mismo tiempo que lo del plan de transporte de Galicia, que me parece que de una forma u otra están relacionados. En este momento creo que el Parlamento gallego, si mal no tengo entendido, ha constituido una comisión junto con el Ministerio de Fomento para desarrollar un plan de transportes integral ferroviario para el ferrocarril en Galicia. Esta comisión, que inicialmente estaba compuesta por el Ministerio de Fomento y el Gobierno gallego, ha solicitado la incorporación de Renfe; es decir, nosotros vamos a estar en esa comisión a fin de incorporar nuestras sugerencias o nuestras capacidades, si es que se toman en consideración. Por tanto, estaremos en condiciones de hablar sobre ese plan de transportes en el futuro. Pero la comisión empezará a reunirse en las próximas semanas, tengo entendido.

En la deuda de Renfe, tengo que decir que efectivamente vamos a tener que hacer una apelación de fondos al mercado monetario, naturalmente con el tratamiento singular de intereses. En definitiva, el contrato-programa y las asignaciones del Estado son simplemente entregas a cuenta que se ajustan en función de la evolución del tratamiento de los intereses que se produce a lo largo del año; este año, por ejemplo, estaban consignados al 9 por ciento;

evidentemente el resultado ha sido distinto. Eso es lo que produce muchas veces que el resultado del ejercicio de Renfe en lo que se refiere al propio desarrollo del contrato-programa puede ser a lo mejor 4.000 millones de pesetas arriba y al final solamente es de más setecientos, y es porque al final se hace un reajuste. Nosotros vamos a tener que recurrir al mercado de capitales en 292.000 millones de pesetas, que estarán destinados a cubrir 280.000 millones de pesetas de vencimiento de deuda existente en 1997, con su tratamiento singular, y a los intereses correspondientes. Pero, en principio, no está previsto que se reduzca la deuda más de los 120.000 millones, que es lo que vamos a reducirla a finales de 1996 y con un crecimiento de 12.000 millones más. Esos son los grandes números.

Respecto a Retevisión, creo que una empresa que tiene las dificultades y complicaciones de Renfe tiene que recurrir a intentar rentabilizar sus activos. Parece lógico que lo haga, si tiene una posibilidad de hacerlo en Retevisión. Nosotros ponemos a disposición de Retevisión las capacidades que tenemos de fibra óptica en 11.600 kilómetros de vía. En estos momentos tenemos, aproximadamente, unos 1.500 kilómetros de fibra óptica, con capacidad para extendernos hasta 4.000 más, a un precio relativamente asequible. ¿Eso qué va a permitir? Evidentemente rentabilizar la infraestructura del Estado. Nosotros no creemos que la postura de Renfe sea formar parte de Retevisión, sino sencillamente aportar su infraestructura y que sea utilizada a través de un canon. Creo que es lo más imparcial. Esa es la idea. Nosotros tenemos alianzas estratégicas con Telefónica, ya estamos trabajando con Retevisión y parece lógico que el Estado rentabilice sus infraestructuras. En este caso concreto tiene la posibilidad de hacerlo. Esa es la idea de colaboración con Retevisión y lo que nosotros pretendemos. Estamos, naturalmente, en un período de estudios. Hay que valorar esos activos, cómo se va a hacer, la fórmula de tránsito, saber si se va a pagar o no un canon, etcétera. Me parece que no es mala idea, se trata de rentabilizar nuestros activos.

Creo que, en líneas generales, he contestado a las preguntas de los señores Diputados.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Gracias, señor Corsini, por sus explicaciones.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION (AENA) (PIÑA SAIZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA, COALICION CANARIA Y MIXTO. (Números de expediente 212/000292, 212/000215 y 212/000201).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Comparecencia del señor Presidente del Ente público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), excelentísimo señor don Fernando Piña Saiz, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, Grupo Parlamentario de Coalición Canaria y Grupo Parlamentario Mixto.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor Piña, por su comparecencia en esta Comisión.

Las cuestiones que le voy a plantear son de mera curiosidad, ya que uno está acostumbrado a tratar con los presupuestos de los centros directivos, con el capítulo 1, 2, 4, 6 y con los anexos de inversiones, y la verdad es que en esto de los PAIF no maneja uno suficientemente los conceptos.

Nosotros habíamos manifestado nuestra intención de retirar nuestra petición para que usted compareciese, pero, dado que había otros dos grupos, no queremos perder la ocasión para pedirle simplemente información.

En la cuenta de haber de los presupuestos de Explotación no vemos nada de ingresos accesorios de la explotación. Tengo entendido que las tiendas de los aeropuertos nacionales es a ustedes a quienes pagan los cánones establecidos. Estoy seguro de que estará en otro sitio o que estoy equivocado, pero, por favor, acláreme para el conocimiento de mi grupo esta cuestión.

En la cuenta de capital de aplicación de fondos, hay 88.000 millones en inversiones, en adquisición de inmovilizado, y quisiéramos únicamente saber cuáles son los aeropuertos o las actividades que pretenden financiar con estas inversiones. También deseamos que nos explique, en la cuenta de origen de fondos del mismo presupuesto de capital, la existencia de 8.000 millones de subvenciones de capital de otros; saber, ya que no es el Estado ni son otros entes públicos estatales, quiénes son esos otros que contribuyen a la cuenta de la empresa a través de 8.000 millones de subvenciones en capital. También la razón por la que en la cuenta de pérdidas y ganancias se produce en el ejercicio que ahora termina, esa caída tan importante que quiebra la tendencia de los resultados después de impuestos, que se mueve en el entorno de los 8.000 ó 9.000 millones de pesetas y que este año cae a 1.786 millones de pesetas.

Estas son las cuestiones que queremos plantearle y reitero las gracias por su comparecencia, señor Piña.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Dado que no hay ningún portavoz del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria ni del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Piña para contestar a las preguntas planteadas por el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Piña Saiz): Con la venia, señor Presidente.

Agradezco a S. S. el planteamiento de las preguntas. Es quizá más confortable a efectos de respuesta iniciar la contestación por la cuarta pregunta planteada por S. S. y seguir en orden ascendente en lugar del orden descendente.

Los resultados de 1996 se cifran en alrededor de 2.000 millones de pesetas frente a la tendencia, a una situación más o menos estabilizada que estaba entre los 7.000 y los 9.000 en años anteriores.

La situación de este año se justifica o se motiva por las siguientes cuestiones: en primer lugar, la capacidad de cobro del ente público a lo largo de 1996, se ha visto claramente disminuida por el efecto de la situación de las tasas que en virtud de una sentencia del Tribunal Constitucional, creo que de diciembre del año pasado —no puedo precisar las fechas— que fue resuelta en parte por un Decreto-ley de 27 de enero de este año, ha dado como resultado que el conjunto de ingresos de AENA por tasas se haya visto no solamente disminuido, sino además en determinadas cuestiones, por lo menos puesto en cuarentena en la capacidad de cobro, pues a lo largo de un período de tiempo importante los cobros que se efectuaban a las distintas empresas que utilizan los servicios de la red de aeropuertos españoles han sido recurridos por esas empresas.

El conjunto de ingresos por tasas se ha visto seriamente disminuido, en primer lugar, y en segundo, se ha visto condicionado por un conjunto de hipótesis en las que la razón estaría de nuestra parte o bien el conjunto de discusiones, previsiones de acuerdos con esas compañías, teniendo en cuenta que el efecto de obtener, por ejemplo, la totalidad de los cobros en el caso de que la razón estuviera totalmente de parte del ente público, gravaría de forma mucho más importante a las empresas españolas que a las compañías aéreas europeas y extraeuropeas que operan en los aeropuertos españoles, lo que implica el cuidado realmente importante con que se ha tenido que tratar esta cuestión a lo largo del ejercicio, puesto que acciones que pudieran salirse del ámbito de la discusión, del acuerdo o del intento de acuerdo podían generar una consecuencia más onerosa a las compañías españolas que a las extranjeras y hemos entendido que uno de los intereses que también debían protegerse por parte de un ente público español eran los intereses de las empresas españolas.

Eso ha dado como resultado que la situación actual haya sido una baja importante en los resultados del ejercicio. Si S. S. ha tenido curiosidad de ver el presupuesto previsto para 1997, esa situación se supone que estará completamente resuelta y la previsión de resultados del ejercicio vuelve a estar exactamente en la línea que había tenido el ente a lo largo de su existencia, puesto que, salvo error u omisión por mi parte, el beneficio de las actividades ordinarias previsto para 1997 con una previsión de crecimiento del orden del 5 por ciento del tráfico, se cifra en 10.775 millones de pesetas. Eso quiere decir que volvemos a estar exactamente en la misma tendencia que había tenido años anteriores el desarrollo de las actividades del ente. Insisto, es una situación puntual que viene básicamente por la falta de sustrato jurídico para la percepción de un conjunto de determinadas tasas, que nos han hecho llegar a poner en cuarentena y, por tanto, en términos de la más absoluta y prudente previsión, no estimar que todo un conjunto de ingresos se van a producir, puesto que no actuando por vía de llegar a decisiones judiciales que decidieran quién tiene razón en ese hipotético pleito, sino llegando a actuaciones de consenso o de acuerdo entre los usuarios y el ente, naturalmente ello ha significado que determinadas cuestiones han tenido que ser cedidas por el ente en lugar de exigidas a tope.

En cuanto a la tercera pregunta, los 8.000 millones de pesetas que se prevén en recursos ajenos en términos de actuación o de aplicación a inversiones, son específicamente fondos Feder y Fondo de Cohesión. No puedo precisarle con exactitud cuál es cada uno de ellos, pero creo recordar que alrededor de 2.000 ó 2.500 millones de pesetas son Feder y alrededor de 5.500, quizá hasta 6.000, son cohesión.

Si me permite un segundo S. S. para encontrar la lista, espero poder dar exacta cuenta de una contestación razonable. Las previsiones de inversión en el ejercicio de 1997 de 88.606 millones no coinciden al céntimo con la de 88.318 porque los números proceden, en un caso, del ámbito económico-financiero, en el otro caso del ámbito técnico, y hay los ajustes mínimos. Dichas previsiones se pueden resumir —yo no sé si valdrá la pena enumerar la lista completa, pero está a disposición de SS. SS.— de la siguiente manera: las inversiones previstas son en Alicante, 1.101 millones de pesetas; en Asturias, 265; en Barcelona, 6.355; en Bilbao, 6.199; en el centro de control de Barcelona, 1.580; en el centro de control de Madrid-Paracuellos, 1.759; en el centro de control de Sevilla, 1.161; en el centro de control de Canarias, 389; en el centro de control de Palma de Mallorca, 195; en el aeropuerto de Hierro, 81; en el aeropuerto de Fuerteventura, 797; en Gerona, 30; en Las Palmas de Gran Canaria, 3.235; en Granada, 108; en Ibiza, 255; en Jerez, 150; en La Coruña, 159; en La Gomera, 596; en La Palma, 48; en Lanzarote, 2.945; en Madrid Barajas, 34.412; en Madrid Cuatro Vientos, 138; en Málaga, 892; en Menorca, 119; en Pamplona, 45; en Palma de Mallorca, 9.123; en Reus, 55; en Sabadell, 71; en Salamanca, 11; en Santander, 25; en Santiago, 1.006; en ayudas a la navegación en aeropuertos, es decir, ayudas a la aproximación en el aterrizaje, 4.479; en ayudas a la navegación aérea, 4.416; en San Sebastián, 107; en Tenerife Norte, 2.790; en Tenerife Sur, 2.093; en Valencia, 1.093; en Valladolid, 100; en Vigo, 153; en Vitoria, 34, y en Zaragoza, 36 millones.

Quiero hacer una salvedad o simplemente un apunte. Hace pocos días, quizá una semana, presentamos formalmente en Valladolid la inversión y el desarrollo del aeropuerto de Valladolid, con un edificio terminal, una adecuación de plataforma y una adecuación de aparcamiento de vehículos con una capacidad para 900 pasajeros/hora, lo que significa el volumen de un millón de pasajeros anuales, y 251 plazas de aparcamiento de vehículos, 6 plazas para autocares y 5 plazas de estacionamiento simultáneo de avión en plataforma de estacionamiento de aeronaves. Eso implica una inversión total de 1.100 ó 1.150 millones de pesetas, pero ocurre que en la anualidad de 1997 están los 100 millones y en las siguientes irán periodificados hasta la inversión total.

En cuanto a la primera pregunta, los ingresos adicionales, puedo comentar que los ingresos que no provienen de tasas, es decir aquellas cuestiones que implican un renglón en el escandallo de costes de los usuarios primarios, que son las compañías y las empresas que prestan servicio directo a las compañías para constituir el paquete de transporte, han experimentado un crecimiento

muy pequeño. La tendencia y la política es que se mantenga su incremento lo más bajo posible y, si fuéramos capaces de conseguir que el incremento fuese cero, ése sería el objetivo a conseguir, puesto que la competencia entre aeropuertos considerados como elemento de producción es cada día más dura en el ámbito europeo. Cuando hablo de competencia en aeropuertos, me estoy refiriendo a la competencia entre los aeropuertos españoles y los europeos, llámese Frankfurt, llámese Copenhague, llámese París, Aéroports de France, con los dos aeropuertos de París, y en Londres, Bristish Airport Authorities con el conjunto de los cuatro aeropuertos que explota esa compañía. En cambio, se trata de incrementar al máximo los ingresos comerciales. No tengo los datos aquí del porcentaje exacto, pero en este momento está aproximadamente entre el 45 por ciento de los ingresos comerciales y el cincuenta y pico por ciento de ingresos por tasas o precios públicos, llámese como se quiera, de aquellas unidades que constituyen un elemento del renglón o del escandallo de costes de las empresas usuarias primarias de los aeropuertos. La pretensión es que, a lo largo de los próximos tres años, la tendencia no solamente se invierta sino que la gran mayoría de los ingresos aeroportuarios provenga de explotaciones comerciales, que no gravan la economía de los usuarios, y mantener la máxima construcción en el incremento de las tasas, por tanto los costes que vienen afectados en razón del uso de la red aeroportuaria por los usuarios.

Hay una parte importante de los ingresos que no están compuestos por el conjunto de tasas aeroportuarias, son las *redevances* de Eurocontrol. Esas han sufrido el aumento y la modificación, y van a seguir sufriendo los que una entidad supranacional, como es la agencia Eurocontrol, impone y maneja. No podemos hacer más que participar en el Eurocontrol. Por lo que a España afecta, creo que una noticia de la que tenemos que congratularnos, independientemente de que el coste no es precisamente el mejor del mundo aunque es asumible —en cualquier caso, tenemos que asumirlo—, el Congreso ha ratificado, creo que el pasado día 10, el Convenio de adhesión a Eurocontrol; en este momento, está remitido al Senado y esperamos que el Senado tenga a bien proceder también a la ratificación y formar parte, como miembro de pleno derecho, de la agencia Eurocontrol que en este momento está teniendo importantes cambios. No creo que sea materia de mi comparecencia, por lo que ahorro a SS. SS. los detalles técnicos de tal cuestión, pero como responsable del tema agradezco a SS. SS. haber ratificado esta cuestión.

No sé si he contestado suficientemente, pero estoy a disposición de S. S. para cualquier tipo de aclaración.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia). Señor García-Arreciado, tiene la palabra para formular cuantas alegaciones crea oportunas.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Intervengo brevemente para dar las gracias al señor Piña por la información que nos ha suministrado. Le ruego que deje la lista de aplicación de fondos de las inversiones en manos

del señor Presidente de la Comisión para que él nos la haga llegar.

Nos parece sumamente acertado el criterio de prudencia y la finura con que lo ha contado ante esta Comisión en el asunto de las tasas recurridas por algún problema de mal soporte jurídico de las mismas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Dado que se ha incorporado recientemente el señor Rivero, portavoz de Coalición Canaria, le voy a dar la palabra para que formule las preguntas que estime oportunas y después los portavoces de los grupos que quieran intervenir lo harán por tiempo de cinco minutos.

El señor **RIVERO BAUTE**: Pido perdón, pero en el calendario que tenía figuraba a la seis y media. Debe ser un error por mi parte, y pido disculpas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): No, señor Rivero, lo que sucede es que ha habido alguna baja en las comparecencias y se han adelantado los horarios.

El señor **RIVERO BAUTE**: Muchas gracias de todas formas.

Gracias, señor Piña, por esta comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras. Desde el grupo político, la fuerza política que represento, Coalición Canaria, habíamos pedido la comparecencia del Presidente de AENA porque a SS. SS. y al señor Presidente no se les escapa la trascendencia, la importancia que tiene todo el sistema aeroportuario para el archipiélago canario.

En el territorio continental las carreteras y los ferrocarriles son los ejes vertebradores del comercio y del turismo. Sin embargo, en un territorio ultraperiférico, alejado y fraccionado, como son las islas, el avión fundamentalmente y el barco son los que realizan esa función de vertebración, de integración del territorio, así como impulsan todo lo que es el eje económico del archipiélago canario: el turismo.

Además, la comunicación, tanto aérea en este caso fundamentalmente, como la marítima en un segundo plano, es esencial en un territorio como el archipiélagico, primero, para garantizar la integración de las islas entre sí, fundamentalmente para cercar las islas al continente y en segundo lugar, como señalaba antes, por la extraordinaria dependencia, afortunada o desafortunadamente, que tiene Canarias del sector turístico.

A pesar de todo ello, de esa necesidad de cohesión interna territorial, de esa necesidad de acercar Canarias a la Península, al continente en definitiva, los aeropuertos canarios no han sido una de las prioridades de actuación de AENA en esta última década, como lo han sido muchos aeropuertos de otras ciudades en los que, a buen seguro, también eran necesarias, esas realizaciones pero sería discutible, si pudiéramos la importancia, la trascendencia, la dependencia que se tiene en un sitio u otro respecto a un sistema de comunicaciones, cuando en unos hay alternativa (el ferrocarril, la carretera), como indicaba antes, y otros dependen exclusivamente de un buen sistema de transporte.

Las graves carencias que tenemos en nuestro sistema aeroportuario, en todos los aeropuertos del archipiélago (el único que se puede salvar en estos momentos es el de Gran Canaria, donde se han realizado una serie de actuaciones de ampliación en los últimos tiempos) se han visto agravadas fundamentalmente por unas medidas adoptadas en toda la Unión Europea, que yo creo son medidas muy positivas y que van a posibilitar el fortalecimiento de un sector tan importante para Canarias como es el turístico, y son las medidas liberalizadoras del transporte; pero en la medida en que, dado el abaratamiento de costos, hemos acercado los turistas al archipiélago las tremendas carencias que tenemos en los aeropuertos se han puesto en evidencia de forma más relevante. No se le escapa al señor presidente el espectáculo que ofrecen algunos de ellos, fundamentalmente los de Tenerife Norte y Tenerife Sur, sobre todo cuando hay aglomeraciones de llegadas de vuelos chárter, es realmente tercermundista.

Desde Coalición Canaria, a la hora de abordar las previsiones de las inversiones aeroportuarias, siempre hemos insistido en dos conceptos, pero digamos que con escaso eco hasta ahora. El primero, que las inversiones van siempre por detrás de las necesidades, de tal forma que, en un territorio con una dependencia importante del sector turístico, donde las infraestructuras, los elementos esenciales para el desarrollo turístico deben ir por delante de los acontecimientos, siempre hemos ido a remolque de ellos. Primero tenemos la demanda de turistas y después vamos parcheando las actuaciones en esos instrumentos básicos y fundamentales en nuestra comunicación y desarrollo. El segundo concepto que siempre hemos manejado, también con escaso resultado hasta ahora, es que a los canarios no nos resulta justo que todas las inversiones aeroportuarias tengan que ser actuaciones extrapresupuestarias, cuando los ferrocarriles y las carreteras, las interregionales y las internacionales que sustituyen o realizan ese papel vertebrador similar al de los aeropuertos en un archipiélago, son financiadas con cargo a los presupuestos del Estado.

Nosotros conocemos las dificultades de priorizar actuaciones. Es muy difícil, sobre todo cuando los recursos son escasos y hay un montón de demandas, pero yo quisiera recordar que estamos hablando del archipiélago canario que, en el conjunto de sus aeropuertos, en estos momentos tiene un movimiento de más de 18 millones de pasajeros, lo que significa que estamos hablando de una cifra en torno al 20 por ciento del tráfico de pasajeros que se mueve en todo el Estado español; que tenemos el 34 por ciento de los vuelos chárter que se mueven en estos momentos en todo el Estado. Debo señalar, para mayor abundamiento —porque cuando hacemos una demanda de este tipo pudiera parecer la política del lloriqueo—, que ese conjunto de aeropuertos canarios, a pesar de su deficiente estado, están produciendo unos beneficios importantes a AENA. En concreto, las cifras fidedignas que tenemos confirmadas datan del año 1993 y ponen de manifiesto que el conjunto de los aeropuertos de Canarias aportaron 8.156 millones de pesetas de beneficios, antes de amortizaciones, con un saldo neto de 4.931 millones de pesetas.

Por todo ello, quisiera saber, señora Piña, si dentro de las prioridades de AENA para los próximos años hay conciencia de esa necesidad de inversión de los aeropuertos canarios y qué previsiones presupuestarias hay para los próximos años, si es que me las puede precisar.

Por último, con relación a un pequeño aeropuerto, que es fruto de un convenio entre el Gobierno de Canarias y AENA —en este caso el Gobierno central—, firmado hace escasamente un año, según el cual AENA financiaba la tercera fase, quisiera que me informara en qué situación está esa fase, dado que todo lo que son las pistas llevan terminadas, aproximadamente, tres años y es necesario el edificio terminal para que pueda entrar en funcionamiento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camps, por cinco minutos.

El señor **CAMPS ORTIZ**: Gracias, señor Piña, por su comparecencia y, además, por haber contestado, por lo menos a la primera tanda de preguntas, con tata exactitud y prontitud.

Los parlamentarios del Grupo Popular le animamos a que mantenga una línea de decisión en las inversiones lo más objetiva y clara posible; que prepare nuestra infraestructura aeroportuaria para la gran competencia que ya se está librando en las grandes líneas; que nuestra infraestructura aeroportuaria pueda competir —como usted también ha dicho en su intervención— con los grandes centros aeroportuarios de Europa, y que sirva de canalización de las grandes conexiones interoceánicas para no perder ese contacto permanente que nos pueda permitir tener una puerta abierta y rápida a toda América, pues fundamentalmente, podemos seguir siendo líderes en esa conexión.

En definitiva, y también como representante de todos los parlamentarios del Grupo Popular, que en los aeropuertos que han estado fuera de las grandes inversiones durante estos últimos años, aeropuertos que no están catalogados como pertenecientes a la red troncal, se sigan manteniendo unos buenos niveles de inversión, porque los aeropuertos son necesarios también para mejorar las economías regionales. Por tanto, somos conscientes de que hay que invertir mucho en los grandes aeropuertos, pero también somos conscientes de que los aeropuertos autonómicos, los aeropuertos que no libran esa gran batalla con los demás aeropuertos internacionales, también necesitan inversiones que les permitan estar al más alto nivel y ser un elemento dinamizador de las economías regionales.

Nada más, que tenga mucha suerte y que plantee las decisiones de inversiones siempre desde un punto de vista estrictamente objetivo y profesional.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Antes de dar la palabra al señor Piña, le tengo que indicar que, de acuerdo con la petición formulada por el portavoz del Grupo Socialista, sería bueno que dejara a esta Presidencia o que le hiciera llegar el relato de las inversiones a que ha hecho referencia anteriormente.

En segundo lugar, voy a dar lectura, para que conste en acta, de la petición de contestación por escrito, formulada por el Partido Nacionalista Vasco. Pregunta al Presidente del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), excelentísimo señor don Fernando Piña Saiz, en relación con la tramitación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1997, para exponer por escrito las siguientes preguntas: ¿En qué situación se encuentran las obras del aeropuerto de Bilbao? ¿Qué importe se contempla en los Presupuestos Generales del Estado para 1997? Y ¿en qué fecha tiene previsto concluir AENA la totalidad de las obras? De esta carta le daremos ahora una copia para que conteste por escrito a la mayor brevedad posible y lo haga llegar a esta Mesa.

El señor Piña tiene la palabra para contestar a los portavoces de los distintos grupos.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Piña Saiz): Si me permite la Presidencia, contestaré por escrito con mucho gusto a las preguntas formuladas por el representante del Partido Nacionalista Vasco, y permítame la Presidencia hacer nada más que una afirmación. Las obras del aeropuerto de Bilbao no se han interrumpido, siguen exactamente al ritmo previsto. Ha habido alguna presentación en prensa y en los medios de comunicación en la que parecía suscitarse algún tipo de discusión o una profunda preocupación por el ritmo de las obras. Las obras siguen el ritmo previsto y, gracias a Dios, la semana pasada se llegó a un acuerdo con la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de la Comunidad Autónoma Vasca para el tratamiento de unas tierras contaminadas por un producto químico llamado lindane que estaban en la zona de obras de la urbanización de la fachada a tierra del edificio terminal. Se ha llegado a un acuerdo, hay un plazo de ejecución de las obras de diecisiete meses, las obras generales están siguiendo el ritmo previsto y, dado que el plazo de ejecución de las obras es de dos años y medio y en este momento ha transcurrido medio año, por lo que quedan dos años, se van a ejecutar inversiones en Bilbao por valor de 450 millones de pesetas en el año 1997 para adecuarlo a las previsiones de tráfico que a lo largo de 1997 se presentan. De todas maneras, daré más datos por escrito a la mayor brevedad posible.

Por otra parte, he estado a punto de pedir la palabra en términos de cuestión de orden para solicitar a la Presidencia que me dé veinticuatro horas para facilitar la lista de inversiones, porque podría haber alguna pequeña modificación en términos no superiores al 10 por ciento de las cantidades que he citado, ya que es un producto de planificación, y esa planificación puede haberse modificado al alza o a la baja en cualquiera de los aeropuertos en la última semana, puesto que estamos tratando de tener un sistema completamente vivo de planeamiento, y pudiera haber alguna pequeña variación. Si es necesario, puedo facilitar ahora mismo la que he tenido el placer de leer a la Comisión, pero si me da la Presidencia veinticuatro horas la someteré a la Presidencia en ese plazo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Sí, señor Piña, tiene las veinticuatro horas.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA** (Piña Saiz): Entrando en las siguientes cuestiones, agradezco a S. S. los ánimos y le aseguro que trataremos de hacer todo lo posible para cumplir con los buenos deseos, entreverados de exigencias, y las exigencias vestidas de buenos deseos que, como es lógico y natural, plantea. En eso estamos, y ésa es precisamente nuestra obligación.

En cuanto al resto de los temas, que es un paquete verdaderamente importante, del representante de Coalición Canaria, imagino que no hará mucha falta decir que la sensibilidad de un mallorquín, que es tan isleño como pueda ser un canario, y que está tan ligado al mundo del turismo y tan obligado por el cordón umbilical que une a un archipiélago con la Península, coincide absolutamente con la sensibilidad expresada por S. S., *ergo* no hace falta que diga nada más en cuanto a la sensibilización por esos problemas que son exactamente los mismos que tenemos en el archipiélago que podemos llamar hermano, aunque sea del Este en lugar de ser del Suroeste.

El planteamiento en cuanto a la primera de las cuestiones, yo preferiría no mirar hacia atrás, sino que creo es mucho más constructivo hacerlo hacia adelante sobre lo construido, que es mucho, aunque haya en muchos casos cuestiones que hace falta tratar de terminar de construir y mejorar.

Efectivamente, alguna de estas cuestiones que S. S. ha puesto sobre la mesa son, digamos, aproximaciones no correctas al problema.

El planteamiento que nosotros hemos hecho desde mediados o finales de junio (yo mi hice cargo de la Presidencia del ente público en la última semana de mayo, por tanto, y nunca mejor dicho, tomé tierra, aunque fuera dando bastantes botes, como un mal piloto, en la segunda semana de junio) a efectos de planificar las inversiones ha sido tratar de plantear unos criterios absolutamente profesionales en los siguientes términos.

El primer paquete de inversiones que se va a realizar en los próximos cinco años, puesto que el planteamiento es a cinco años, es el conjunto de inversiones que atienden de forma específica a la seguridad del transporte aéreo. Ese es un elemento que, en términos de transporte aéreo, para cualquier profesional y naturalmente para cualquier usuario, ni siquiera puede ser puesto en tela de juicio. Es un *must* que dicen en el lenguaje aeronáutico típico, que es el inglés y, por tanto, no debe ser puesto en tela de juicio.

Inversiones en seguridad, entiéndaseme bien, no se trata de que tengamos en algún sitio problemas de seguridad, sino de que los crecimientos de los tráfico implican una mayor exigencia del sistema y, por tanto, una respuesta del mismo para poder dar servicio a esos mayores tráfico con la natural seguridad, la afluencia, la economía y la rapidez necesarias.

El segundo criterio que prima y que exigen a la hora de planificar, es la respuesta a las demandas existentes. Tene-

mos relativamente bien analizada la demanda y las carencias de infraestructuras para responder a la misma. Este es el segundo criterio a la hora de planificar y establecer el calendario en el tiempo de esas inversiones.

El tercer criterio es la generación de infraestructuras cuya existencia sea capaz de incentivar la creación de demanda y, por tanto, dar una mayor dinamicidad al sistema, al mismo tiempo generar unos mayores usos de la red aeroportuaria del sistema y, en consecuencia, unos mayores ingresos para el ente que redundarán en una mejor cobertura tanto de sus gastos como de sus aplicación a inversiones.

Con esos criterios nos hemos encontrado que la capacidad inversora por todo el conjunto de recortes y por toda la situación estaba relativamente disminuida. Sin embargo, espero que S. S. habrán notado que el esfuerzo inversor por un último criterio perfectamente claro y de acuerdo con la política del Gobierno es inyectar en el sistema el máximo posible, tanto para mantener la actividad económica, como sobre todo para mantener la situación de empleo.

Con un planteamiento de utilización de la totalidad de los beneficios y utilización al máximo de la capacidad del endeudamiento del ente, sin entrar en conflicto con los coeficientes para la convergencia en Maastricht que han quedado perfectamente claros, la inversión en el próximo ejercicio se eleva a 88.000 millones de pesetas frente a 71.000 previstos para el ejercicio actual. Con todo ello, la situación es la que he descrito al principio en términos de la anualidad de 1997. En cuanto a la concreción al archipiélago canario, efectivamente ha tenido unas inversiones que no eran exactamente correspondientes al 22 por ciento de la totalidad del tráfico que utiliza la red de aeropuertos españoles y que, además, no han sido equilibradas en el conjunto de aeropuertos de las islas. Esto en lo que se refiere a la previsión de 1997, aunque hemos tenido que alargarlo por razones claramente presupuestarias y de capacidad de generación de recursos hasta el año 2001, si bien la del 2001 se ha hecho en términos de una modulación en Tenerife Sur y una previsión de utilización de la zona oeste del aeropuerto de Gando, en Las Palmas, habida cuenta que parece que se está resolviendo el problema no sólo de la actuación aeroportuaria, sino de todo un conjunto de entes de Gran Canarias en el lado oeste de la autopista, que hasta ahora había sido tabú y una situación prohibida.

En esos términos, en primer lugar quiero tranquilizar a S. S. y repetirle que en La Gomera van a ser invertidos 596 millones en el próximo ejercicio 1997, lo que significa que razonablemente y en un plazo no muy lejano de 1997 —quiere decirse a mediados de 1997— el aeropuerto de La Gomera estará listo, funcionado y para el servicio. Cuando se dice desde la cúspide de un ente como AENA, con lo complicado y lo grande que es, a mediados de 1997, quiere decir que dentro de 1997, con un poco de suerte, lo tendremos en servicio, y aunque sea al final yo me conformaría. Supongo que los gomeros preferirían que fuera al principio, pero si lo conseguimos a finales de 1997 estarán más que satisfechos.

En cuanto al conjunto, hasta el quinquenio 1991-95 en Canarias se ha invertido un total de 65.000 millones de pesetas. La previsión en este momento es terminar con una inversión de 10.800 millones de pesetas en este año, y entre este año y el año 2001 totalizar una inversión entre 89.000 y 90.000 millones de pesetas, contando con las inversiones de este año. En el conjunto de la previsión de inversiones del ente, precisamente eso está ligeramente por encima de ese 22 por ciento. La distribución es bastante equilibrada y, sobre todo, está hecha no tanto en términos de equilibrio numérico, que naturalmente no tiene ningún sentido, sino en términos de equilibrio de la demanda actual y la demanda prevista.

Muchas gracias, porque sobre esto creo no tener más que decir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señor Piña, por sus explicaciones. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (OSORIO PARRAMO). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000294) Y DEL GRUPO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000268).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a entrar en la última comparecencia de esta Comisión, que es la del Presidente del Ente Público Puertos del Estado, don Fernando Javier Osorio, a quien damos la bienvenida a la Comisión.

Han solicitado esta comparecencia los Grupos Socialista e Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para formular las preguntas que considere oportuno, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Presidente del *holding* Puertos del Estado por su comparecencia en la Comisión.

Le voy a plantear una serie de preguntas de manera muy rápida. Nosotros estamos interesados en saber el funcionamiento a lo largo de este año, del Fondo de compensación interportuario, con explicación de las cantidades aportadas por cada una de las autoridades portuarias y de las cantidades recibidas, igualmente, por cada una de las autoridades portuarias.

También quisiéramos conocer el destino final de los prácticamente 61.000 millones de inversiones que se contemplan en el PAIF del *holding*, así como los cambios o evoluciones que se hayan producido en las tarifas a lo largo del ejercicio que ahora termina y de la previsión para el próximo ejercicio.

Sobre estas tres cuestiones, funcionamiento del fondo, inversiones previstas y tarifas quisiéramos que nos remitiera una información completa por escrito y se limite ahora en su comparecencia, para no hacerla excesivamente

larga y prolija, a un comentario general que nos permita salir de aquí suficientemente informados a resultados de la información por escrito que con más tiempo nos pueda remitir en el plazo de los próximos días.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Fernández tiene la palabra.

El señor **FERNANDEZ SANCHEZ**: Buenas tardes, bien venido.

También le quería plantear en nombre de mi grupo algunas preguntas. No sé si me podrá contestar, pero, en todo caso, se las voy a plantear, si puede me las contesta y si no lo hará por escrito si procede.

En el presupuesto de explotación hay una partida de 314 millones de pesetas de aportación al sistema complementario de pensiones y nos gustaría, si es posible, que nos explicitara a cuántas personas va dirigida y la filosofía general de esta partida.

En la aplicación de fondos hay una partida que dice: otro inmovilizado material, 59.121 millones y también nos gustaría que nos aclarase este fondo.

Hay algo que nos choca un poquito y es la cancelación de deuda de corto plazo pasarla a largo plazo, es una partida de 2.632 millones y nos gustaría saber qué motivo hay para cambiar el plazo de esa deuda, pasándola de largo a corto.

En inmovilizado material, la financiación ajena a largo plazo, hay una previsión de gasto en los años 1995, 1996 y 1997 y vemos que hay un salto importante del año 1996 a 1997 que pasa de 1.146 a 6.620 millones. Nos gustaría saber si nos puede facilitar alguna explicación al respecto.

Por otro lado, haciendo un recordatorio de lo que en su día fue el Plan Director de Infraestructuras, los criterios que fijaba y la prioridad que establecía para inversiones en programas de actuación concretos, programas que iban dirigidos a mejorar los accesos marítimos (alineación de muelles, superficie de almacenamiento, conservación y mantenimiento, accesos terrestres, etcétera), las inversiones más importantes según decía y sigue diciendo el Plan Director de Infraestructuras, se debían hacer en los puertos de Barcelona, Valencia, Algeciras, Bilbao, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Tarragona. De esta forma el Plan Director de Infraestructuras configuraba el papel que debían jugar los puertos como elementos básicos del sistema portuario.

En definitiva, vemos que el PDI establece un detallado programa de actuación para mejorar las instalaciones portuarias y así ofrecer unos servicios óptimos para atender los requerimientos del mercado interno y externo. La pregunta concreta, con referencia al Plan Director de Infraestructuras, es qué previsiones económicas figuran en los Presupuestos de 1997 para el cumplimiento de estas directrices.

Le quiero formular finalmente una pregunta sobre el puerto de Cartagena. ¿Se prevé algún tipo de actuación en el mismo?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones tiene la palabra el señor Osorio.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Osorio Páramo): Contestando, en primer lugar, al portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado, la primera pregunta que me formula es sobre el fondo de contribución. Este año se han recaudado unas cantidades procedentes del fondo de contribución por importe de 8.897 millones de pesetas y de esos fondos recaudados, 6.120 millones de pesetas se van a repartir a las autoridades portuarias a través de Puertos del Estado y los 2.777 millones de pesetas que quedan corresponden a la financiación del Ente Público Puertos del Estado. De esos 2.777 millones de pesetas, unos 1.900 millones son para gastos propios del ente y los aproximadamente 1.100 millones restantes son para aportación de servicios exteriores desde el ente a las distintas autoridades portuarias, fundamentalmente en el programa de clima marítimo y en el convenio con el Cedex para los distintos estudios a realizar en el laboratorio de puertos y costas que, entre ambos, suman esa cantidad aproximadamente.

Respecto a las aportaciones recibidas por cada uno de los puertos, hablando de importes netos, entre lo que aportan y lo que reciben, el puerto de Almería-Motril aporta 197 millones; bahía de Algeciras, 692 millones; bahía de Cádiz, 100 millones; Huelva, 412 millones, y Málaga, 547 millones. Sevilla recibe 248 millones. Total Andalucía, aportado neto 1.700 millones y recibido 248 millones.

En Avilés-Gijón, el puerto de Avilés recibe 322 millones y el puerto de Gijón aporta 437 millones. En Baleares, la autoridad portuaria de Baleares aporta 127 millones netos. En el caso de Cataluña, Barcelona aporta 500 millones y Tarragona aporta 612 millones. En Cantabria, Santander aporta 75 millones. En Canarias, Las Palmas aporta 100 millones y Tenerife 152 millones. Ceuta recibe 400 millones; Ferrol-San Ciprián aporta 268 millones; La Coruña, aporta 601 millones; Marín-Pontevedra, aporta 62 millones; Vigo recibe 355 millones; Villagarcía recibe 186 millones. Cartagena aporta 422 millones; Melilla recibe 376 millones; Bilbao recibe 423 millones; Pasajes recibe 333 millones; Alicante aporta 209; Castellón no recibe ni aporta y Valencia recibe 107 millones.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, como hay un cuadro completo, pediríamos al señor Presidente de Puertos del Estado que nos lo enviara para facilitárselo a todos los grupos.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Osorio Páramo): En relación a la pregunta sobre la cifra de 80.000 millones del presupuesto, casi voy a hacer un breve resumen de cómo se engloba el presupuesto consolidado de Puertos del Estado y las distintas autoridades portuarias.

El presupuesto se ha elaborado a partir de los planes de empresa, que se han discutido con todas las autoridades portuarias, como instrumento de gestión fundamental para la planificación futura. Los resultados esperados para 1997

ascienden a 16.369 millones de pesetas, que superan ligeramente la previsión del cierre para 1996, aunque sin llegar a los 25.579 millones de 1995, debido a las bajadas de tarifas que se produjeron sucesivamente en 1995 y 1996, por un importe medio, en la suma de ambas, del 33 por ciento.

Las inversiones previstas para 1997, incluidas las financieras, ascienden a esa cantidad de 61.171 millones de pesetas, significativamente superiores, el 6,2 por ciento, a las que se esperan alcanzar en 1996, debido a la prórroga presupuestaria que hubo para este año.

Estos 61.171 millones se descomponen en 59.524 de inversión material e inmaterial, y 1.647 de inversión financiera. El esfuerzo inversor se ha concentrado de forma muy importante en aquellas autoridades portuarias de mayor crecimiento en el tráfico de mercancías en general y de contenedores en particular, que son cinco autoridades portuarias: Algeciras, Barcelona, Valencia, Bilbao y Las Palmas. En estos cinco puertos se concentra el 65 por ciento del tráfico de carga general y el 80 por ciento de contenedores, así como el 45 por ciento de las inversiones exclusivamente portuarias.

Por otra parte, en el presupuesto se continúa la externalización de los compromisos de pensiones complementarias derivadas de la integración del antiguo Montepío de Puertos —con lo que respondo también al portavoz de Izquierda Unida—, por importe de 7.500 millones de pesetas, que figura dentro del apartado de provisiones para riesgos y gastos aplicados. Esto es exigido por la Ley 30/1995, de Ordenación y supervisión de los seguros privados, y obliga a complementar los recursos del sistema con un endeudamiento exterior nuevo de 6.600 millones de pesetas.

Por otra parte, en el ejercicio, y debido a la rebaja de tarifas, como he indicado de los años 1995 y 1996, se ha producido un descenso de los ingresos, lo cual ha dado lugar, como he dicho anteriormente, a una disminución del beneficio previsible. Los ingresos de explotación previstos por tarifas y cánones son respectivamente 73.084 millones por tarifas y 13.552 millones de pesetas por cánones.

Se va a conseguir mantener los gastos de explotación de niveles similares a los de años anteriores, estimándose un gasto adicional nulo en los gastos de personal y el 2 por ciento de crecimiento para los servicios exteriores.

Las subvenciones de capital previstas son de 8.747 millones de pesetas, fundamentalmente de fondos Feder, y la aplicación de los fondos para 1997 asciende a 72.400 millones de pesetas, de los cuales 61.171 millones son para inversiones, 8.436 destinados a provisiones, y la cantidad restante se reparte entre cancelación de deuda y concesión de crédito, que al compararlo con unos recursos totales de 66.139 millones de pesetas, 45.030 de *cash flow*, 8.747 de subvenciones devengadas, 6.590 de endeudamiento externo y 5.775 de enajenaciones de inmovilizado, conducen a una variación negativa de capital circulante de 6.278 millones de pesetas.

Quiero resumir indicando que no se solicita ninguna ayuda a los Presupuestos Generales del Estado para el próximo ejercicio, se mantiene el objetivo de autofinanciación financiera y se limita el endeudamiento exterior nuevo,

6.600 millones de pesetas, siendo el incremento neto de 4.171 millones de pesetas.

En el tema de las tarifas, remitiré al señor García-Arreciado los datos que ha pedido.

Creo que al mismo tiempo que he contestado al señor García-Arreciado, también he respondido a varias preguntas del señor Fernández.

Me quedaba por responder, en su caso, lo que pregunta sobre el Plan Director de Infraestructuras. El Plan Director de Infraestructuras preveía ciertas inversiones que, si no recuerdo mal, estaban cifradas en una inversión anual del orden de 53.000 millones de pesetas. Evidentemente, como se ve de las inversiones que estamos hablando, se mantiene el nivel de inversión, incluso por encima de esa cifra y sin recurrir en ningún caso a Presupuestos Generales del Estado. En cuanto a lo que preguntaba sobre el Puerto de Cartagena, hay inversiones previstas. Se refieren fundamentalmente a la nueva alineación del Muelle de Santa Lucía, al proyecto de modificación en obras de alineación de dicho muelle; a la habilitación de la ampliación de zona terrestre al terminal de contenedores de Santa Lucía, con diversas obras ligadas con ello; a la ordenación y saneamiento de El Fangal y adquisición de terrenos para la dársena de Cartagena, en la zona de Peñarroya; dársena de Escombreras, zona de Enfersa; la dársena urbana de Cartagena. El proyecto de integración puerto-ciudad tiene dos actuaciones: ronda norte litoral cuesta del Batel y urbanización del muelle Alfonso XII. Además el atraque sureste de Escombreras y al lado oeste el Muelle Príncipe Felipe.

De todos modos, si el señor Diputado quiere se le puede remitir el cuadro por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Es conveniente remitir por escrito las cifras que se han pedido para que puedan estudiarlas adecuadamente todos los grupos parlamentarios.

Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Solamente quiero dar las gracias al señor Osorio por la información que nos ha ofrecido y quedamos a la espera de que nos mande puntualmente por escrito la información, para una mejor comprensión de los presupuestos del ente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Fernández.

El señor **FERNANDEZ SANCHEZ**: También quiero dar las gracias al señor Osorio, aunque no he quedado muy satisfecho con las respuestas que me ha dado porque, en definitiva, lo que yo trataba cuando hablaba del PDI es establecer qué niveles de inversión hay en todos aquellos lugares donde sí estaba prevista.

El señor Osorio me dice que la inversión no disminuye; en eso podemos estar de acuerdo, pero sigo teniendo la duda de si la inversión se centraliza en alguna zona determinada o si está diversificada en distintos puertos como así establecía el PDI o aquellas previsiones que había. Es la única duda que me queda de las respuestas que me ha dado, y no estoy convencido por dónde va a ir el esfuerzo inversor, si se va a centralizar en algún punto determinado o si, por el contrario, se hace en distintos puntos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para contestar el señor Osorio.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PUBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Osorio Páramo): No se va a centralizar en ningún punto concreto, sino que en todos los puertos hay un plan de inversiones previsto. El último plan de empresa que ha servido para la elaboración de los presupuestos comprende el cuadro de inversiones previstas entre el año 1996, el ejercicio actual, y el año 2000.

Hay una previsión de inversión por parte de todas las autoridades portuarias. Las cantidades están desglosadas y se podría mandar también si es necesario el cuadro correspondiente para evitar alargarnos.

El señor **PRESIDENTE**: Ese cuadro es muy interesante para los grupos y conviene que sea remitido.

Muchas gracias, señor Osorio, por su comparecencia. Muchas gracias a SS. SS., Diputadas y Diputados, por su asistencia.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete de la tarde.**