



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 297

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 31

celebrada el martes, 14 de octubre de 1997

ORDEN DEL DÍA:

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 1998 (Número de expediente 121/000082).

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

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 1998 (Número de expediente 121/000082):

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (ABRIL MARTORELL). A SOLICITUD DEL GRUPO VASCO (Número de expediente 212/000891), GRUPO MIXTO (Números de expediente**

212/000902, 212/000906 y 212/000909), GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000941), GRUPO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 212/001047), GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICIÓN CANARIA (Número de expediente 212/001058) Y GRUPO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/001071).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Vamos a comenzar la sesión de comparecencias ante la Comisión de Infraestructuras, en relación con la tramitación del proyecto de ley de presupuestos generales del Estado para 1998.

Antes de comenzar querría dar unas indicaciones generales de cómo pienso que podemos llevar a cabo estas comparecencias.

Con carácter general, se producirá la intervención del grupo o grupos, de mayor a menor y siendo el último el Grupo Popular, que han pedido la comparecencia, por un tiempo máximo de diez minutos; contestación del compareciente; después, réplica de cinco minutos, como máximo, de los grupos que han pedido la comparecencia y posibilidad para los grupos que no la hayan pedido de poder intervenir en este turno. Termina el compareciente y termina la comparecencia.

Quiero insistir —es algo que decimos todos los años; también yo he estado sentado en esos bancos, he intervenido en estas comparecencias y sé lo difícil que es— en que son unas comparecencias de presupuestos. No puede hablarse de presupuestos sin hablar de política general, esto es así, pero todos sabemos que se puede hacer un esfuerzo para centrarnos en temas presupuestarios, que se traduzcan luego en las enmiendas que vayan a presentarse. Éste es un esfuerzo que agradeceremos todos.

Muchas de las preguntas son tan concretas que difícilmente las puede contestar el compareciente. Yo pido entonces que se entreguen a la Mesa por escrito de forma concreta y quiero comprometer a los altos cargos comparecientes para, con la fecha y hora límites del martes que viene a las dos de la tarde, tener aquí las respuestas. El día 28 es el último día para presentar las enmiendas y me doy cuenta de que los grupos van a tener poco tiempo para hacerlas, pero también sé que pedir 48 horas resulta ineficaz porque, al final, las respuestas no llegan en ese tiempo. Por eso quiero dar un tiempo suficiente, pero pido a los altos cargos comparecientes que lo cumplan para aquellas preguntas que se entreguen por escrito a la Mesa.

Quiero anunciar ahora una notificación de la señora Lasagabaster, diputada por Guipúzcoa, quien me comunica que, habiendo pedido alguna comparecencia, no puede asistir por haberle surgido un viaje parlamentario a última hora.

Con ello, y dando la bienvenida al secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, don Joaquín Abril, vamos a comenzar.

En esta comparecencia, igual que hicimos el año pasado, haremos una excepción y habrá una primera inter-

vención del secretario de Estado de Infraestructuras muy concisa y breve, como le he pedido, una presentación global de las grandes líneas del presupuesto, para poder enmarcar luego todas las preguntas y que el resto de los comparecientes se limiten a contestar las preguntas que se les hagan desde los grupos.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Dos cuestiones previas, señor presidente. una de forma y otra de fondo.

La de forma es que ruego que el plazo para que se presenten las preguntas por escrito se amplíe hasta las doce horas de mañana, con objeto de poder presentar las preguntas de una manera más sistemática.

La segunda es de fondo, señor presidente. Hubo un tiempo en que los altos cargos del Ministerio, sobre todo el subsecretario y el secretario de Estado, comparecían en esta Comisión con un documento explicativo de estos presupuestos y tenía sentido entonces ofrecerles un pequeño turno. Considerando que es sumamente improbable que el señor secretario de Estado diga nada que no esté ya en los presupuestos, nada distinto de los presupuestos, no voy a discutir la decisión de la Mesa, que lo hace bien y lo sabemos especialmente quienes llevamos muchos años en esta Comisión y varias legislaturas, pero debería proceder, según mi criterio, con el régimen general de los comparecientes. Cuando es a petición propia tienen ellos el primer turno; cuando no lo es, sino que lo piden los grupos, se debieran limitar únicamente a contestar las preguntas que se les formulen.

Dicho esto, no pongo en cuestión la decisión que ha tomado el señor presidente, pero no me parece el modo correcto de hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: En cuanto a la primera observación que me hace, en efecto, las preguntas que estén antes de mañana a las dos en los servicios de la Comisión, que el letrado vigilará, se pasarán al Ministerio y esas preguntas hechas por escrito son las que el Ministerio y la Mesa se comprometen a que estén contestadas en una semana.

Sobre la segunda cuestión, en efecto, toda decisión de la Mesa es discutible por definición y me parece lógico que no todos coincidamos en ella, pero sigo creyendo que sí es conveniente, y precisamente por no tener ese documento con mayor razón, que haya una visión global, aunque, insisto, concisa, de lo que es el presupuesto.

Por lo tanto, tiene la palabra para dar esa explicación global y concisa el secretario de Estado, señor Abril Martorell.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias al señor García-Arreciado por su magnanimidad. Voy a presentar el presupuesto, tal como se ha dicho.

Nosotros entendemos que debiera haber una presentación, por concisa que sea, puesto que ningún otro compareciente reúne tal número de partes con inversión del de-

partamento de Fomento como para que pueda hacer una presentación conjunta. A nosotros nos parece que es un tema que puede ser útil a los señores diputados y, por consiguiente, consideramos que debíamos hacerlo. Dadas las observaciones, voy a hacerlo, repito, lo más breve posible.

El presupuesto del Ministerio de Fomento es de un billón 19.000 millones; es un presupuesto que crece más que el presupuesto del Estado estricto, no del Estado incluido organismos autónomos y Seguridad Social. Crece este presupuesto 3,8 por ciento, que, comparado con el 3,2 de los presupuestos del Estado estricto, es una indicación cualitativa de la atención que se dedica a estas actividades.

En segundo término, crece particularmente en los capítulos de inversión, en los cuales lo hace del orden de 32.000 millones de pesetas; crece también en los capítulos de subvención al transporte marítimo y al transporte aéreo y, por otra parte, tiene claramente contenido el gasto. De manera que es un presupuesto importante en sí, con un crecimiento que revela la importancia que se da a este tipo de actividades y en un sentido moderno de contener el gasto y de incrementar la inversión y la parte social de las subvenciones. Éstas son las características macroscópicas de este presupuesto.

En término de políticas, señalando la política de vivienda, con destino a subvención de intereses fundamentalmente, 67.000 millones y otros treinta y pico mil que indirectamente van a subvencionar temas de rehabilitación y demás, el presupuesto de vivienda, repito, es casi idéntico al del año pasado. En realidad, es un presupuesto muy superior en el sentido de que, como se dedica a subvencionar intereses y las tasas de intereses están bajando claramente, la cantidad de vivienda material subvencionada puede crecer, como es natural. Es un presupuesto igual, pero de un efecto superior.

En cuanto a la política de telecomunicaciones, la inversión del Ministerio fundamentalmente son trasposos en dirección a Correos; no son muy distintos de los del año anterior y, como consecuencia, ésta es una cantidad que, en términos de inversión estricta, es limitada y no es muy distinta de la del año anterior.

Con esto he hablado de las dos políticas que no pertenecen estrictamente a la Secretaría de Estado, pero forman parte del Ministerio.

Ahora voy a hablar de las inversiones en infraestructura. Hay cuatro infraestructuras, que son las de carreteras, las de ferrocarriles, las de puertos y las de aeropuertos. Naturalmente, las de puertos y las de aeropuertos no forman parte del presupuesto del Ministerio estrictamente, pero están bajo su dirección, están afectas a la secretaría de Estado y sus criterios los reciben del Ministerio. Lo único que quería señalar es que el nivel de inversión de infraestructuras en España, porque es un país que no tiene el grado de madurez en este capítulo de infraestructuras que tienen los países europeos avanzados, es evidentemente superior al de estos otros países, así debe ser y así lo está manteniendo el Gobierno, a pesar de que, como todos sabemos, existen restricciones presupuestarias por razones de todos conocidas en toda Europa. De modo que se mantiene un nivel muy razonable de inversiones en estas cua-

tro infraestructuras. Eso es como debe ser, no es un mérito particular, pero sí es importante en términos políticos saber que el Gobierno reconoce la no suficiencia del volumen de infraestructuras presente y consecuentemente insiste en todos ellos.

Hay que destacar que en carreteras, para señalar los términos básicos, lo que se está haciendo es completar el mapa de las relaciones fundamentales de España, relaciones fundamentales de comunicación. Por citar algunas, está la reiterada conexión por autovía Madrid-Valencia, están los accesos a Galicia, está la autovía del Cantábrico, está terminada Andalucía y está en una fase relativamente inicial la autovía de La Plata, amén de la autovía, que está comenzando, que une Valencia-Sagunto con Zaragoza y la frontera y unas carreteras transversales que vienen desde Francia, que atraviesan Castilla y León y van en dirección a Portugal. Básicamente, lo que se está haciendo en este presupuesto y en los presupuestos sucesivos es comprometer una cantidad importante de dinero en estos planes de carreteras. Todas estas carreteras, todas las inversiones que se realizan, cada una individualmente, cada tramo que se acomete, tiene un orden de realización de alrededor de cuatro años; se están manteniendo estrictamente esos cuatro años, no se alarga el plazo de ejecución de las carreteras y, en consecuencia, en nuestros planes a medio plazo sabemos que en un número limitado de años tendremos básicamente, a la altura de los tiempos, comunicada toda España por vías de gran capacidad, bien sea bajo la forma de autovías fundamentalmente, bien bajo la forma de algunas autopistas de peaje. El Plan de carreteras se está realizando de este modo.

En cuanto a ferrocarriles, por una serie de razones, también en el fondo, de índole presupuestaria, el ferrocarril que pudiéramos llamar de ancho Renfe tiene una dotación más bien limitada. Luego, si hay oportunidad, quizá convenga explicarlo. Sin embargo, se sigue acometiendo todas las iniciativas de este ferrocarril y esperamos que el año que viene y los sucesivos se recupere el nivel de inversiones para que efectivamente se puedan ir completando los planes que existen.

En materia de puertos —puertos es en realidad el acceso fundamental de mercancías a España—, se está ampliando y mejorando simultáneamente la logística con la creación de zonas de actuación de actividad logística, como su propio nombre indica, en los cuatro puertos de más importancia de España, que son: Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia. Al mismo tiempo, se están elaborando planes importantes. Incluso se adicionará algún puerto en las islas Canarias. Naturalmente, todas las demás partes de España, Galicia, Andalucía, etcétera, tienen también sus planes de expansión. En puertos se incrementa —y tengo las cifras— el nivel de inversiones, pero es un tipo de infraestructura que tiene sus propias leyes, sus propias dotaciones, está fuera del presupuesto y se está pudiendo atender con los ingresos que se están derivando. De manera que vive autónomamente, en términos presupuestarios.

En aeropuertos sucede algo semejante. Se invierte del orden de 92.000 millones de pesetas. Aeropuertos deriva

sus propias tasas y hace sus propias inversiones. Los aeropuertos se caracterizan porque tienen discontinuidad; pueden tener una pista o pueden tener dos; y, según estén inclinadas, pueden tener tres, cuatro, cinco, etcétera; pero lo normal es tener una o dos pistas, paralelas. Pues bien, se está dando el caso de que en Madrid, y seguidamente en Barcelona, en la acción, se está dando una discontinuidad; por lo tanto, hay un salto de inversión en el aeropuerto de Barajas y a continuación, en el tiempo, tendrá que haberlo en el aeropuerto de El Prat. Eso sin perjuicio de las inversiones que se están haciendo en los dos aeropuertos de Tenerife y en otras muchas partes de España. Éste es un presupuesto también autónomo; tiene reconocidas sus propias necesidades. Naturalmente que cuando existen estas discontinuidades crece un poco el endeudamiento, porque no le basta con los fondos propios derivados de sus tasas.

Con esta pequeña explicación, presidente, todo lo que pretendo decir es que el Gobierno, primero, no disminuye el nivel de inversiones, las estrictamente presupuestarias del presupuesto del Estado; que reconoce la naturaleza de cada infraestructura y pretende dotarla de acuerdo con sus necesidades, tanto en carreteras y ferrocarriles, que pertenecen al presupuesto del Estado, como en puertos y aeropuertos. Y, por otra parte, atiende también a lo que cree que es un requerimiento de la vida moderna para el país que se lo pueda costear, que es un tren de alta velocidad. Aunque esto era una expectativa en la presentación del presupuesto del año pasado, se aprobó la Ley de Acompañamiento y se aprobó por decreto la constitución del GIF, que se halla constituido y ha empezado su andadura para construir o continuar construyendo, porque estaba comenzado recientemente, el Madrid-Barcelona frontera, en alta velocidad.

Repito que el Gobierno lo que hace es reconocer la necesidad de cada infraestructura, dotarla dentro de los términos presupuestarios. No existen limitaciones básicas por las razones dichas en puertos y aeropuertos; incluso emprende el ferrocarril de alta velocidad, para lo que hay que tener confianza en el futuro económico del país. Y, por otra parte, el volumen de inversión se mantiene, incluso aumenta. Esto, combinado con lo que he señalado acerca de vivienda y su efecto multiplicador, porque en realidad son subvenciones financieras que estimulan la producción de este sector de vivienda, que es una parte importante del sector de construcción, quiere decir, en definitiva, que el Gobierno con estos presupuestos también, en la parte que le corresponda en el sector de construcción, que son las áreas relacionadas, procura mantener una actividad económica. Cree que hace la contribución que es posible y se ha preocupado por hacer aquella que lo es en el área de la construcción para que este sector económico, que es un dinamizador de la actividad económica, efectivamente se mantenga.

Y quisiera decir muy pocas palabras acerca de la política de transportes. Con dicha política, conforme se completa el sistema de vías de alta velocidad y carreteras, el ferrocarril va cambiando de papel; el ferrocarril, como consecuencia, se ve impulsado a hacer tramos de alta velocidad o a hacer tramos de una velocidad mayor que la presente con objeto de no quedar eliminado como sistema de

transporte. Esto lo está reconociendo el Gobierno; sabe que el sistema de vías-carreteras de alta capacidad da unas prestaciones tales que o se procede a una transformación del ferrocarril, o si no, tendría un futuro negro. El Gobierno no lo está considerando así por las razones que acabo de decir y tiene trabados los dos sistemas de transporte en su relación mutua.

En el tema marítimo, vemos que se van incrementando los intercambios mundiales. Estos intercambios se incrementan a un ratio muy superior al incremento del PIB mundial o del PIB de cada país. Consiguientemente, estamos convencidos de que, para facilitar y posibilitar que el transporte marítimo no sea un cuello de botella, hemos de proseguir con el nivel de inversión de infraestructuras a que me he referido. Esto, naturalmente, sería inútil si no está complementado por una actuación logística. Hoy no vale con llegar a un punto, sino que hay que llegar desde el de arribada del barco, del transporte marítimo, a cualquier otro punto del país en tiempo y costo. Eso pide una actuación logística de la que nos estamos ocupando también.

El transporte aéreo tiene unos avatares de distinta naturaleza. Se están saturando los aeropuertos centroeuropeos y, por otra parte, tal como antes he expresado, la saturación ha llegado también en los momentos presentes tanto a Barajas como a El Prat. El aeropuerto de Palma de Mallorca también debió sufrir una ampliación. Aquí existe un problema de naturaleza distinta. Ya no se trata de la logística, como en el caso del transporte marítimo, de servir unas mercancías nacionales, sino que se están constituyendo los nudos logísticos del transporte aéreo en el mundo y particularmente sobre Europa. A lo que aspiramos es a no quedar marginados. España ocupa una posición geográfica fácil de memorizar o de visualizar por todos. Está en un extremo de Europa, está apuntando hacia América del Sur, hacia América central y ahí es donde precisamente nosotros tenemos un mayor énfasis del transporte que otras empresas.

Nosotros creemos que por esta razón y porque se están ampliando las corrientes de tráfico entre Norteamérica y Oriente Medio da a España una posibilidad de constituir el nudo logístico y no queremos que esa oportunidad pase sin aprovecharla. No es sencilla, comporta elementos de política, de acuerdos internacionales. Yo acabo de venir la semana pasada de la Comisión de ministros de Transporte de la Unión Europea. Allí se debatió el tema de las relaciones aéreas con Estados Unidos. Este país hizo lo que se llama la desregulación —no sé si es un barbarismo—, hizo una liberalización profunda de su sistema de compañías aéreas. Fallecieron muchas compañías importantes, han resurgido otras y hoy tienen un ámbito mundial y están absolutamente en costo y en línea. Estados Unidos lo que pretende es hacer una política de cielos abiertos en la que cualquier empresa pueda volar a cualquier punto, sin ninguna clase de traba o restricción. Naturalmente, ésa no es la posición de los países europeos. Tuvimos esa reunión y lo discutimos. Indudablemente, al ser el espacio aéreo un dominio colectivo, no puede por menor de hacerse una política global. No es simplemente añadir elementos logísticos a estos

aeropuertos fundamentales, sino que eso ha de ir concatenado con una política de transporte.

Señalo, y con esto concluyo verdaderamente, señor presidente, que el proceso de liberalización de los transportes, me parece que salvo para el cabotaje y alguna otra cosa menor, para el cabotaje marítimo con las islas que termina el 1 de enero de 1999, en todo lo demás está liberalizado. España, en términos de políticas y de legislación y demás, no va por detrás de otros países, aunque todavía nos queda trabajo por realizar.

Me parece que todo esto da una panorámica, que he pretendido que sea breve y creo que hasta cierto punto lo he conseguido.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la intervención de los grupos.

Quiero decir —ya lo señalé ayer, pero quizá hay algunos diputados que no estuvieron en la Comisión— que a las cinco y media vendrá el director general de Correos y a las nueve y media el secretario general de Telecomunicaciones; nos pidió ese favor y lo hicimos con mucho gusto.

Tengo por escrito las preguntas de la diputada doña Beña Lasagabaster, que contestaremos, y he de decir que el Grupo de Coalición Canaria ha retirado su petición de convocatoria.

Comenzamos ya las intervenciones, de mayor a menor, como hemos hecho siempre. Por tanto, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, don Víctor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Quiero dar las gracias al señor secretario de Estado por su presencia en esta Comisión y por la explicación que nos ha dado, explicación que ha sido somera y muy concisa, respecto al conjunto del presupuesto y que, a pesar del esfuerzo que ha hecho, no nos ha aclarado mucho más de lo que figuraba en las cifras del presupuesto.

Tengo que hacer algunas matizaciones a su intervención, con independencia de que después entremos en el conjunto del presupuesto. Me ha llamado la atención que usted dijera que el conjunto de las inversiones no bajaba. Pues si uno empieza a sumar inversiones de las distintas áreas, se encuentra con que se produce una baja de 4.000 millones de pesetas respecto a 1997. También, y espero que después lo hablaremos con un poco más de calma con el señor subsecretario, que, cuando ha hecho referencia al tema de vivienda, dijera que la situación era la misma. Creo que eso no es así y que lo que está sucediendo con la bajada de los tipos de interés es que puede afectar a los nuevos contratos que se firmen, pero no a los anteriores. Por tanto, las condiciones de subvención y financiación que tienen esas viviendas siguen siendo las mismas para muchos ciudadanos en este país.

No obstante, el presupuesto, por lo que a usted se refiere, al área del Ministerio de Fomento y concretamente a sus parcelas, tiene un marco amplio que viene planteado porque, según cifras de que disponemos nosotros a 31 de agosto de 1997 —no tenemos más cifras, pero espero que nos las faciliten—, los créditos y compromisos que ustedes tenían en 1997 eran créditos totales; 982.000

millones de pesetas, frente a un billón 320.000, que había en 1996. Suponía que para este año la reducción era de un 25,6 por ciento. Los compromisos de gastos que ustedes tenían para 1997 eran 758.000 millones de pesetas, que, respecto a los 857.000 de 1996, suponen una variación del 11 por ciento. Nos encontramos con unos presupuestos que de 1996 a 1997 experimentaron una fuerte retención, tanto en créditos totales como en compromisos de gasto, y también suponen una modificación sustancial, en cuanto a la relación créditos/obligaciones, en las que existe en el conjunto del presupuesto una tasa de variación que oscila en el 4 por ciento, cuando se trata de obligaciones reconocidas.

Si nos vamos a analizar los programas que afectan a su secretaría de Estado, nos encontramos con que existen algunas circunstancias que nos mueven a hablar un poco de la gestión que se ha llevado y se puede llevar a cabo en ella. Nos gustaría saber —son preguntas que le hago y que, si no puede contestarlas ahora, mañana por la mañana se las pasaremos por escrito a la Presidencia de la Mesa, para que las tramite al Ministerio— cuál es el grado de cumplimiento del presupuesto. He hablado hace un momento a 31 de agosto y por ello nos gustaría que, a esta fecha, a la última fecha que ustedes tengan, nos indiquen esos datos, porque los consideramos necesarios a la espera de completar esa comparación con otros datos de los que disponemos nosotros. Como es lógico, a 30 de septiembre, si ustedes quieren, porque es una fecha más concreta, un mes después de la que le he dicho, cuáles son las obligaciones reconocidas y los pagos que ha realizado su Secretaría de Estado.

Queríamos asimismo que nos facilitara la relación de las obras ejecutadas, ejecutadas con arreglo a la nueva fórmula que ustedes pusieron en marcha a raíz de los presupuestos de 1997, es decir, el modelo alemán, llave en mano, y que se nos dijeran los costes de estas obras y qué plazos de ejecución tienen fijados, tanto de las que han empezado en 1997, como las que tienen previsto que se inicien en 1998 y algunas constan en presupuestos. No sé si serán todas o habrá alguna más, porque es cierto que, en el capítulo de inversiones públicas del Ministerio de Fomento, aparece una relación que hace referencia a este modelo de adjudicación y ejecución de obras; si tienen prevista alguna más, nos gustaría que nos lo dijeran.

En el presupuesto de 1997 ustedes hacían una transferencia de capital de 40.000 millones de pesetas a infraestructura de carreteras. Tal y como ustedes lo planteaban quedaba el interrogante de quién era el destinatario. Queríamos saber qué ha pasado con esos 40.000 millones de pesetas, en qué medida se han gastado y a quién han sido transferidos o quién los ha usado para llevar a cabo la ejecución y desarrollo de alguna obra.

De la misma manera que hablamos de carreteras, también nos gustaría que nos lo dijera respecto a la infraestructura ferroviaria, porque en esos mismos presupuestos de 1997 también constaba una partida de 60.000 millones de pesetas, encaminada a la atención de estos proyectos y destinada para que alguien ejecutara esos proyectos de infraestructura ferroviaria.

En 1998 ustedes, manteniendo los niveles de transferencia de 40.000 millones de pesetas en carreteras, aumentan a 80.000 millones de pesetas en ferrocarril. ¿Hacia dónde van dirigidos esos 80.000 millones de pesetas? Y nos gustaría saber también si con esos 80.000 millones de pesetas pretenden acometer una de las iniciativas que usted ha planteado en su exposición inicial que es el AVE. Qué volumen piensan generar con la cantidad de dinero que corresponda al AVE y en qué medida piensan ustedes llevar a cabo aquellas iniciativas de ejecución del tren de alta velocidad que se van a ir desarrollando en este país en los próximos años.

Señor secretario de Estado, querríamos saber cuántas han sido las autopistas de peaje que se han iniciado en 1997 y cuántas piensan que se pueden empezar en 1998. Sería bueno que, junto a esa nominación de los nombres o de los tramos, nos hicieran llegar el coste de esas autopistas, su plazo de ejecución y, como es lógico, la fórmula de concesión.

Hay otro aspecto que no tenemos muy claro en el Grupo Socialista y es cuáles son sus prioridades. El Plan director de infraestructuras, que todo el mundo apoyamos con unas resoluciones que aprobamos en esta Cámara en la legislatura pasada, planteaba la necesidad de buscar planes sectoriales que desarrollaran toda una serie de proyectos de carreteras, ferroviarios y otro tipo de proyectos. Eso parece que se ha llevado al más absoluto olvido y ahora desconocemos, desde nuestro punto de vista, qué dirección piensan tomar sus inversiones, si han de ser aleatorias, si han de estar sometidas a algún tipo de planificación y desarrollo, qué ejes prioritarios tiene el Gobierno, tanto en materia de carreteras como en materia ferroviaria, para desarrollarlos en los próximos tiempos. Sería bueno conocerlo porque me imagino que lo que haría sería aunar voluntades hacia la ejecución de obras que interesan a la colectividad, a toda la ciudadanía, y contribuirían a clarificar, no sólo el escenario presupuestario que se puede dibujar, sino las posibilidades de desarrollo que se pueden generar en el resto del país como consecuencia del diseño de estos ejes.

En este aspecto, como nos ha llamado la atención, me gustaría hacerle una pregunta muy específica: ¿Por qué razón se va a financiar el estudio de alta velocidad a Valencia y no se hace lo mismo con los estudios de alta velocidad que se puedan hacer a Málaga, pongo por ejemplo? ¿Qué diferencia de tratamiento hay entre unos y otros? ¿Por qué razones esas ayudas llegan a unos sitios y no llegan a otros?

Igualmente nos gustaría saber en qué plazos piensan ustedes que se puede desarrollar la variante de Guadarrama, puesto que es un cuello de botella que todos coincidimos en que ha de abrirse para permitir que exista una mejor comunicación ferroviaria entre el centro y el norte de España y es el paso obligado para otra de las obras de infraestructura importante que ustedes con otros grupos, en los últimos días, han apoyado en el Congreso y a la que nosotros, desde luego, no decimos que no, simplemente decimos que la fórmula que ustedes plantean no es la más correcta. Me refiero a la variante de Pajares. Nos gustaría saber qué perspectivas tiene esta variante en su diseño de ejecución

de infraestructuras y si tienen previsto que con los recursos que están planteando en estos presupuestos de 1998 se puede acometer toda esta batería de iniciativas, de obras, de proyectos que ardientemente han defendido y que nosotros también compartimos pero vemos que las dificultades económicas a lo mejor deben hacer más prudentes determinados planteamientos cuando únicamente se pretende atender a peticiones momentáneas o circunstanciales y que no obedecen a un proyecto global, que es el que le he planteado hace un momento respecto a cuáles eran sus prioridades, tanto a nivel de ferrocarril como a nivel de carretera.

Si nos centramos un poco más en algunos de los programas que dependen de su secretaría, como es la Dirección General de Carreteras, el programa 513.B, nos encontramos con algunas cosas que me gustaría que usted nos aclarara y que tienen que ver con el desarrollo de dicho programa. Se observa una tónica general en las diversas secciones, y en ésta como es lógico también, y es que han roto la tendencia de la austeridad que ustedes llevaban hasta este momento como uno de los elementos de su prédica crítica al Partido Socialista, en la última temporada, y han empezado a reconocer que una cosa es intentar controlar el gasto y otra lo que ustedes hacían, que era evitar que se gastara de tal manera que no funcionaba la Administración. Ahora veo que en los programas que están planteando existe un aumento del gasto corriente que lo que está trayendo consigo es la justificación de que, efectivamente, no estábamos nosotros tan equivocados cuando decíamos que el gasto hay que intentar suavizarlo pero, desde luego, no impedirlo y que hay gasto corriente que se debe hacer para que funcione la Administración. Nos encontramos con aspectos curiosos que tienen que ver con un aumento del personal en la Dirección General de Carreteras de un 6,65 por ciento de las partidas presupuestarias de ese apartado; el personal laboral se incrementa un 5,43 por ciento. Me gustaría saber a qué se deben estos aumentos cuando resulta que, en muchas partes de España, actuaciones de la Dirección General de Carreteras están sometidas a la iniciativa privada para su gestión. Que se sigan manteniendo esos niveles de cogestión con la iniciativa privada en áreas de conservación, en el mantenimiento de carreteras y que al mismo tiempo, se esté planteando el incremento de personal no digo si es bueno o es malo, señor secretario de Estado, lo único que quiero es que nos lo explique, con la finalidad de tenerlo claro nosotros mismos. ¿Por qué razón las inversiones reales de este programa 513.B solamente crecen un 6,5 por ciento? Ustedes han planteado que el crecimiento es mayor en el conjunto de las infraestructuras. Yo lo que le estoy diciendo es que este crecimiento en algunas áreas es mayor, en otras no tanto y en otras sería necesario que fuera más, que hubiera un esfuerzo mayor por parte de ustedes para atender las inversiones que se generan dentro de esta área y dentro, concretamente, de la Dirección General de Infraestructuras. También nos llama la atención por qué razón se disminuyen los préstamos al sector público, autopistas; se produce una disminución importante respecto a 1997. Me gustaría que usted nos lo aclarara.

En conservación y explotación de carreteras, el programa 513.F, señor secretario de Estado, se produce también una disminución en gastos de personal. Aquí, curiosamente, disminuyen los gastos de personal. A lo mejor es porque ustedes intentan equilibrar entre unas áreas y otras del propio ministerio, pero, desde luego, las cifras no coinciden como para decir que ese equilibrio se produce. Sí que es cierto que siguen aumentando los gastos corrientes. En 1997 había 184 millones y en 1998 hay 2.510. Sin lugar a dudas obedece a que ha habido alguna incorporación de alguna de las áreas del Ministerio que ha pasado a depender de este programa y, por tanto, nos gustaría que con la finalidad de clarificarlo nos indicara cuáles son los aspectos que se han incorporado a este nuevo programa y que desaparecen de otro.

Usted ha hecho referencia antes al sector del transporte. Observamos que en transferencias de capital hay 6.000 millones de pesetas para mejorar este sector. ¿En qué dirección se va a gastar ese dinero? ¿Cuáles son los programas, cuáles son las prioridades, cuáles son los proyectos que ustedes entienden que deben ponerse en marcha para que en esta Secretaría de Estado se gasten estos 6.000 millones de pesetas en la ayuda que ustedes están planteando?

Señor secretario de Estado, creo que con esto someto a su consideración y para su aclaración una serie de temas cuya valoración política haremos en el debate presupuestario, cuando se lleve a cabo en Comisión y en Pleno. Nos preocupa que los niveles de inversión, por mucho que usted diga, aun manteniéndose se bajan y, aun así, le tengo que decir que si los números cuadran hay 4.000 millones de pesetas de diferencia entre lo que usted plantea y lo que nosotros hemos obtenido de los datos que se nos han suministrado en toda la documentación presupuestaria. Espero que nos conteste a estas preguntas y, si alguna hace falta que se la hagamos por escrito para que nos la conteste por escrito, estaremos dispuestos a hacerlo tal y como ha planteado el señor presidente de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, le agradezco su concisión y ceñirse a lo que es una comparecencia de presupuestos.

Quiero decir a título general que, con independencia de lo que conteste el secretario de Estado, es tradición en estas comparecencias que los capítulos 1 y 2 los explique el subsecretario. Ahora vamos a continuar con las comparecencias. Sin tratar de influir en absoluto en el discurso de los señores diputados, les pido que, para ahorrar tiempo, en aquello que ya esté preguntado no incidan demasiado.

Tiene la palabra, por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Intentaré ser breve, puesto que nos espera una tarde bastante larga y, además, creo que tendremos oportunidad de continuar entrando en profundidad en la política general de infraestructuras.

Quiero cuestionar algunos de los planteamientos que ha hecho en su intervención el compareciente. En primer lugar, en el tema de ferrocarriles, es obvio que se siguen concentrando las inversiones significativas en la alta velo-

cidad. En las prioridades de nuestro grupo no entra la alta velocidad. Entendemos que es algo que está ahí, que puede ser muy útil, pero dada la escasez de recursos creemos que, al mismo tiempo, es como mínimo imprescindible invertir en la red básica ferroviaria, dado que se ha reconocido ya en reiteradas comparecencias el deterioro que ésta tiene, y especialmente en todo lo que afecta a las infraestructuras del norte-noroeste de nuestro país.

En esa misma línea —ya se ha preguntado—, me gustaría saber cuáles son los plazos previsibles de la variante de Guadarrama, dadas las informaciones contradictorias del Partido Popular y el clamor, entre comillas, de los presidentes de las comunidades autónomas afectadas. Se ha aprobado una proposición no de ley a propuesta del Grupo Socialista y apoyada creo que por todos. Nos interesaría saber cómo está la cuestión y qué dinero exactamente se va a dedicar este año, porque la verdad es que con las informaciones dadas en las comunidades, que hablan de 4.000 millones, uno intenta bucear en los presupuestos y no encuentra por ningún lado esos 4.000 millones; quizás estemos equivocados o también se van a imputar al GIF. Nos gustaría una precisión sobre esto. También nos gustaría conocer, si es posible —si no ahora en una pregunta posterior—, las inversiones previstas para la iniciativa de la variante de Pajares, que también ha sido aprobada en esta Cámara una proposición no de ley que posteriormente pasó a tramitarse como proyecto de ley.

También nos gustaría saber qué atención va a llevar el ferrocarril de vía estrecha, FEVE, sobre el que todavía ayer mismo el presidente reconocía el gran retraso que tiene en, por lo menos, reponer alguna de las cuestiones más urgentes, como es tener cerrado al tráfico en estos momentos dos tramos, uno de la cornisa, entre Cudillero y Novellana, creo recordar, y otro en Guardo, que como digo está cerrado al tráfico de viajeros y solamente se transporta carbón con muchas dificultades. Aunque lógicamente el director general de FEVE decía que le podía llegar con lo que tiene, lo cierto es que no estaba prevista esa inversión. Parece ser que una de ellas se quiere negociar con los fondos previstos en el nuevo instituto para reestructuración de la minería del carbón. En esa misma línea quiero preguntarle qué tipo de relación van a tener con esa iniciativa, fruto del acuerdo sindical, que va a estudiar precisamente obras de infraestructura en las comunidades autónomas, que en algunos casos pueden ser obras interprovinciales o entre comunidades, y si va a tener alguna representación o presencia su Ministerio, dada la incidencia y la importancia de tener una visión global también de las comunicaciones, no vaya a ser que entremos en proyectos muy locales de responsabilidad de las comunidades autónomas y se pierda una visión de conjunto en las comunicaciones, tanto por ferrocarril como por carretera, que pudieran afectar a estas comarcas. Nos extraña que, según los primeros datos que existen, estén todo tipo de instituciones en ese nuevo organismo, el Ministerio de Industria y Energía, ayuntamientos, sindicatos, comunidades autónomas, pero no vemos, y nos parecería interesante, que estuviera presente algún miembro de su Ministerio que pudiera permitir una conexión con el Ministerio de Industria, que entre sus fun-

ciones no está precisamente la de realizar obras de carreteras. Por tanto, nos parecería interesante conocer si van a estar presentes en esa comisión. Además, como forma parte de la ley de acompañamiento esta regulación, creo que es un tema que viene al hilo precisamente.

Usted decía que el ferrocarril, de no variar su ritmo de inversiones, va a perder el tren. Lo está perdiendo desde hace años. Nosotros seguimos pensando que el tren tiene futuro. Además, quiero hacer una matización importante: la alta velocidad para muchos expertos ya no es casi ni ferrocarril; es un medio de transporte que compite más con el avión en distancias de 400 kilómetros que con el sistema ferroviario, y que lo considera un nuevo sistema.

También nos gustaría saber si tienen previsto invertir en I+D en algo que sobre todo Japón y Alemania están invirtiendo, en el ámbito no sólo ferroviario, en el de los superconductores magnéticos, porque puede ocurrir que en muy pocos años tengamos la sorpresa de un medio de transporte relativamente nuevo, que está en experimentación y que deje prácticamente obsoleto al AVE, cuando está naciendo todavía en nuestro país. Creemos que es una reflexión. En España existe un pequeño laboratorio dependiente de Renfe. Se puede ver desde la carretera nacional VI. Quisiéramos saber si se le van a hacer aportaciones para investigación. Creemos que es un sector de futuro y que es imprescindible la presencia en el mismo.

No nos sentimos satisfechos con estos presupuestos, que tienen la gran contradicción de, en su introducción, reafirmarse en que son unos presupuestos restrictivos y, sin embargo, cuando uno escucha a los distintos pregoneros del presupuesto en las comunidades parece que son la panacea.

Quiero también preguntarle por algo que el Partido Popular afirma: si usted cree que con este ritmo de inversiones en el año 2000 podremos inaugurar la autovía del Cantábrico, que es lo que ha afirmado el presidente del Principado de Asturias; si usted comparte ese optimismo o el modelo alemán nos va a sacar del problema; modelo alemán que, por otra parte, sinceramente creo que algún día los gobiernos sucesivos tendrán que hacerse los suecos porque, en definitiva, estamos dilatando el problema y parece ante la opinión pública que los empresarios o las grandes empresas vayan a trabajar gratis. Eso tiene unos costes financieros, como usted sabe muy bien, y tiene unos compromisos de futuro. Sinceramente, no me gusta ser pesimista pero dentro de dos o tres presupuestos, cuando ya no nos queden empresas públicas que vender y, por tanto, ingresos para paliar ese apretón al presupuesto, no sé muy bien cómo se va a mantener el ritmo inversor. Por tanto, espero que esté previsto y no tengamos un gobierno que dentro de dos o tres años nos tenga que anunciar nuevos recortes, nuevos ajustes y nuevas carencias en infraestructuras.

Terminando con la carretera, hablando de ingresos y ya que están sacando nuevas tasas en distintos campos, por ejemplo en aviación, aparte de la que ya se ha impuesto, parece que va a haber otra nueva sobre seguridad, pero hay dudas a esta hora de que se esté aplicando de manera finalista. Yo les sugiero que se estudie la tasa de uso de infra-

estructura, como se está estudiando en algún otro país, para evitar ese desequilibrio que se produce también en materia ferroviaria. El tráfico pesado por carretera está produciendo un deterioro alarmante en muchos casos, incluso de carreteras o autovías recién terminadas, y parece lógico que se vaya en la dirección de que aquellos que utilizan como soporte de su negocio esas infraestructuras tengan una coparticipación, no solamente vía impuestos de carburantes, en su mantenimiento. Hay otros países que lo están estudiando y parece razonable que quien deteriora tenga también que aportar, y así podríamos obtener recursos para poder reponer esas infraestructuras, pues, como usted reconocía el año pasado en su comparecencia, cada día van a incrementarse más los gastos de mantenimiento, que el año pasado estaban ya, creo recordar, en una cantidad muy significativa que lógicamente se va a ir incrementando.

Termino por donde empezaba. No nos satisfacen los presupuestos globalmente. Seguimos observando que hay un desequilibrio importante hacia las carreteras. Sin que queramos que se frene, porque nuestra propia deficiencia hace que sea necesaria esa inversión, pero sí creemos que no hay un esfuerzo suficiente en ferrocarril, insistiendo en que no podemos casi considerar como ferrocarril en ese sentido el AVE y diciéndole también que el ferrocarril sigue teniendo futuro, sobre todo si se intenta mejorar la gestión de las mercancías que en muchas compañías, como ayer también aquí se reconocía, pueden ser más del 50 o el 60 por ciento de sus ingresos y que el AVE solamente atiende al tráfico de viajeros.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, vamos a plantear nuestras preguntas inicialmente dirigidas a los directores generales de ferrocarriles y transportes por carretera y de carreteras; dos comparecencias que quedan subsumidas en la suya, señor secretario de Estado. Cito esta circunstancia a efectos de «Diario de Sesiones» y del tiempo que se me concede. Lo que me preocupa es que me pueda alargar, pero la benevolencia del señor presidente ha sido demostrada y, además, siempre ha cuidado estos temas. En caso de que me extienda le aseguro, señor presidente, que el diez más cinco será el diez y lo que sea, y en el cinco restante ya compensaría. Muchas gracias. **(Risas.)**

Paso directamente a los temas, pero previamente, señor Abril Martorell, le doy la bienvenida al espacio de tiempo que pertenece a nuestro grupo en esta comparecencia. Es como si dentro del ámbito de esta gran sede parlamentaria le recibiéramos en nuestra casa. Por ello deseo indicarle que usted y todo su equipo son bien recibidos en nuestra casa y espero que se encuentren en ella como si fuese la suya. De toda maneras, el café es de la casa madre. **(Risas.)** Tengo diversas preguntas y cuestiones que presentarle, y quisiera su respuesta concreta en aquellas que ahora pueda. Ya ha quedado establecido el esquema de cómo podremos hacerle llegar la relación de las preguntas

que haré globalmente. Todo lo que le pregunte lo repetiré en un escrito, para que tenga constancia de ello.

Señor Abril Martorell, vayamos por grupos dentro de las carreteras. Programa 513, la creación de infraestructura de carreteras. En el primer esquema, zona de Barcelona, figuran tres epígrafes: red arterial de Barcelona, autovía del Baix Llobregat, prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Le doy los tres títulos globales porque quisiera saber unas cuantas cosas que se pueden solapar entre sí. ¿Qué proyectos abarca la red arterial de Barcelona? Tiene 2.127 millones en el presupuesto para 1998. ¿Está incluida la pata sur? Si es así, ¿cuándo será su finalización? Esperamos que sea en 1998. Respecto a la autovía del Baix Llobregat, queremos contrastar el ámbito de este proyecto. Creemos que para el año 1998 tiene 4.083 millones de pesetas. Suponemos que es desde Martorell, al inicio del cinturón del litoral en la A-2. El presupuesto para 1999 prevé 3.410 millones. Supongo que esta previsión es simplemente para pagos. Usted sabe que existe el compromiso real de la finalización dentro del año 1998. En este compromiso están implicadas las administraciones y el contratista. En realidad, todo el mundo espera que se cumpla esta fecha de 1998 y quisiera que se me confirmase en este trámite. La prolongación de la autovía del Baix Llobregat y acceso a Martorell tiene 158 millones para 1998, 2.200 millones para 1999 y 5.000 millones para el año 2000. Quisiéramos saber qué comprende, porque para nosotros todo lo relativo al Baix Llobregat necesita una aclaración, ya que no sabemos exactamente qué tramos quedan ubicados, para qué fechas y con qué consignaciones específicas. Tenemos que preguntarle dónde está la conexión con la A-16 en todo este conjunto del Baix Llobregat. ¿Existe proyecto? ¿Cuándo se licitará? ¿O es ya parte de esta pata sur? También existe la necesidad de la ampliación de carriles del cinturón del litoral. Es sumamente urgente y debe contratarse en 1998, porque es absurdo que la prolongación de la autovía llegue a la autopista, que es donde se inicia el cinturón del litoral, y la continuación quede parada. Vea que nuestra preocupación es por todo el conjunto, desde Martorell hasta lo que podríamos llamar la pata sur. ¿En qué grupo y qué consignación hay para esto?

Otro punto es la autovía Lleida-Barcelona. El tramo Cervera-Igualada es verdaderamente preocupante. ¿Cuál es el destino de la dotación de 60 millones en 1998? Además, para el año 1999 figuran 65 millones de pesetas. A nosotros nos preocupa este tramo. ¿Qué quiere decir todo esto? ¿Es la variante de Cervera? Si es la variante de Cervera debe acelerarse al máximo y no es tolerable la fecha del 2000 que figura en algún sitio. ¿Dedican a la variante de Cervera 6.364 millones de pesetas? (**Rumores.**) Francamente, nos quedan pedazos, pero nunca vemos la línea de continuidad y cómo se enlazan unos con otros. Unos se acaban rápido, otros en el año 2000 y no hay circulación por todo este esquema. Ustedes han metido obras de estos tramos en el sistema de pago aplazado, como por ejemplo la variante de Santa María del Camí-Igualada y otro de los tamos. Existe una rotura en la confianza entre administraciones, rotura de la que ustedes son parcialmente responsables puesto que proviene de los muchos incumplimien-

tos del anterior ministerio; a niveles coloquiales y dentro del régimen local se le llama el incumplidor. Aquellas promesas, aquellos grandes planes se perdieron y estamos muy preocupados.

La comunidad autónoma tiene el eje transversal en condiciones de inaugurar el tramo afectado por la variante de Cervera para diciembre de este año. Por tanto, la variante de Cervera no puede demorarse más; la queremos ya. Debería finalizarse en 1998, ya que es absurdo que unos hayan cumplido con el compromiso y que ahora una gran carretera, como puede ser el eje transversal, llegue a un sitio que no tiene buena continuidad. Eso me hace pensar en una obra que se ha inaugurado en mi demarcación, un gran puente sobre el Ebro en Ribarroja, en el que han participado las administraciones locales y dinero de los temas nucleares y resulta que está hecho el gran puente sobre el Ebro pero todavía no está hecha la carretera. Esto parece igual. El Ministerio debe dar la máxima urgencia a la variante de Cervera, así como debe adelantarse la finalización de la variante Santa María del Camí-Igualada, que no puede finalizarse en el 2001. Esto es la continuación de una carretera que se va haciendo a trozos y, señor secretario de Estado, nosotros creemos que hay que ver las fechas. Como digo, el tramo Santa María del Camí-Cervera cierra un tramo de la autovía Lleida-Barcelona. No está consignada en el presupuesto su ejecución por el sistema de pago final aplazado. ¿Es que es un olvido? ¿Debería estar como pago final aplazado? Parece ser que las pegadas legales que había han sido salvadas ya. Existe la voluntad y el compromiso de contratar en 1998, creo que alrededor del mes de marzo. ¿Me lo puede confirmar y decir cuál sería el plazo de ejecución? Hay otro tramo, Lleida-Els Alamús. Supongo que es para rehacer el antiguo trazado de la Nacional II. Tiene una consignación total de 3.676 millones y 76 millones para el año 1998. ¿Son para el proyecto? ¿Cuándo se licitará? La autovía Lleida-Huesca aparece con 18 millones de pesetas para el año 1998. ¿Qué es esto? Porque con ese dinero no puede entrar ni el proyecto. Respecto a la variante de Borges Blancas quisiéramos saber las previsiones de finalización, así como respecto a la variante de Almacelles.

En Tarragona, quisiera confirmar las fechas en relación con la red arterial de Reus, mi ciudad. Se trata de una obra ya está empezada, que va adelante, que debería haber empezado hace mucho tiempo, pero siempre ha estado entre los proyectos incumplidos en cuanto a presupuesto. Ahora está funcionando y, como digo, quisiera que me confirmasen fechas. El final de la variante de Tarragona hacia Altafulla y Torredembarra se ha licitado en estos días. El presupuesto para 1998 es de 28 millones de pesetas y es urgente. Es la salida desde Tarragona hacia el Norte. Quisiera que hicieran un esfuerzo.

La Nacional 340 es una carretera de mayor tránsito que otras muchas de las que se han realizado ya y ha sido olvidada de una forma indecente —no sé otra expresión— desde años ha; los últimos años por el anterior ministerio y año y pico por ustedes. Se habla de incumplimientos. Pues si ustedes tienen incumplimientos en Cataluña, imagínense los que había antes y estábamos en unas condiciones

parecidas; nuestro grupo estaba en condiciones parecidas respecto al Gobierno de entonces, por lo que también tenemos que subsumir una cierta parte de ingenuidad, que esperamos que esta vez no tenga que aparecer. En la nacional 340 figura la variante de Vilaseca, segunda fase. ¿Qué es esto? ¿Es el tramo que va desde la variante de Vilaseca al final de la variante de Tarragona? Aquí también se da un caso muy curioso desde hace bastantes años. Usted va por la Nacional 340, llega a Tarragona, tiene un desvío y, si no ve unos pequeños letreros, unas indicaciones que hay, llega al final de la carretera, le suben a otra y allí se ha perdido la nacional 340, no existe. Usted puede ir hacia Reus o hacia Tarragona, pero la carretera se ha perdido. Por tanto, falta el pedazo desde este punto, hasta el enlace de la variante de Vilaseca, que inauguró hace poco el señor ministro. También tenemos una autovía entre Tarragona y l'Hospitalet de l'Infant, que quisiéramos saber qué proyecto es, dotado con 14 millones para 1998 y 43 millones para 1999. ¿Vilaseca estaría incluida en este tramo de Tarragona-l'Hospitalet de l'Infant? Porque vemos que en muchos momentos —y esto sucede también con ferrocarriles— nos van dando tramos —por ejemplo, Tarragona-l'Hospitalet de l'Infant y dentro de este tramo una variante a Vilaseca— que no entiendes y lo que queremos es aclarar esos puntos.

Respecto a la variante de Montblanc y las previsiones para su finalización, esta carretera colapsa todo el tráfico de la Costa Dorada, Valencia y la entrada a Aragón, a Lleida y a Andorra. La dotación creemos que es insuficiente y, además, el problema es de gran urgencia. Para la autovía Tarragona-Montblanc se señalan 15 millones de pesetas. Nosotros no sabemos para qué necesitan 15 millones de pesetas, porque no hay ni para el proyecto. En la Nacional 240 nos encontramos que hay un acondicionamiento desde la autopista A-7 hasta Valls, con un total de 4.732 millones. Nos parece poca dotación, pero ¿cuándo se va a licitar? Está previsto acabar para el 2001. Señor Abril, no puede ser. Supongo que en previsión de presupuestos pueden ir bien estos plazos tan largos. Yo no pediría que una obra acabe en menos de dos años, pero me parece que hay que acelerar las obras a cuatro o cinco años cuando tampoco la orografía es difícil. Las condiciones de pago son otros compromisos y se pueden solventar de otra manera.

Señor Abril Martorell, la variante de Falset tiene un proyecto aprobado. ¿Por qué 20 millones en 1998? El Coll de la Teixeta lleva una dotación insuficiente. En 1993 ya tenía asignados 2.000 millones de pesetas, pero ya estamos en 1998 y tenemos que empezar; sólo hay 200 millones para 1998, y es otra de las promesas que nos hicieron.

Respecto a Tarragona que, repito, le daré en detalle...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, en modo alguno quiero influir en su forma de llevar la comparecencia, pero creo que muchas de las preguntas que S. S. hace quizá por escrito se puedan contestar.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Sí, pero tengo que dejar constancia de ello.

El señor **PRESIDENTE**: Si es así, adelante.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Por último, respecto a Tarragona, señor Abril Martorell, en el proyecto de presupuesto falta el enlace de la autopista A-7 en l'Ampolla. En el «Boletín Oficial del Estado» del sábado 2 de octubre del año 1993, firmado por el señor Borrell, figura el Real Decreto 1668/1993, de 17 de septiembre, en el que se aprueba el convenio que recoge el anexo sobre la construcción, conservación y explotación del enlace de l'Ampolla en la autopista A-7. Y la primer cláusula dice: La Administración general del Estado construirá a su cargo y contra las asignaciones del programa de inversiones... Es decir, que el Ministerio debe construir este enlace. En 1993 se acuerda hacer este enlace, que ni siquiera en el presupuesto figura. ¿Están incluidas en él las obras de pago aplazado?

En Girona, señor Abril Martorell, en la variante de Castellfullit ustedes asignan 50 millones de pesetas para el año 1998. Nuestro grupo casi se debería reír. ¿Cuándo contratarán el proyecto? ¿Lo contratarán en 1997? La obra es de 13.390 millones, lo que quiere decir que en 1998 será una obra en blanco, y tengo entendido que en esta obra incluso hay incumplimientos personales suyos. El ministro anterior demostró ser experto en tomarnos el pelo a todos los interesados. Es injustificable su actitud, pero también lo es la de ustedes actualmente. Presentaremos una enmienda en el proyecto de presupuestos. ¿Qué puede decirme del tramo Tordera-Fornells-Girona? ¿Se olvidaron incluso de la unión de la autopista A-19 del Maresme? Tenemos una autopista con un peaje blando, pero no encontramos por ninguna parte la continuación para solucionar el tramo Fornells-Tordera. También se olvidaron el acondicionamiento de la carretera a Port-Bou. Previsiones para el tramo Colera Port-Bou. En el túnel de Viella señalan ustedes 10 millones de pesetas en 1998, 100 en 1999 y otros 100 en el 2000. ¿Para qué son esos 210 millones de aquí al año 2000, para trabajos informativos? ¿Cuándo podrá estar el proyecto? ¿La obra cuándo podrá hacerse? Porque prácticamente en tres años el proyecto del nuevo túnel de Viella no se hace con 210 millones de pesetas. ¿Qué es esto?

Voy terminando ya, pero aún me queda alguna cosa. Respecto al eje pirenaico queremos que nos especifique los tramos que tienen ustedes en presupuestos, lo que va a finalizarse en 1998, qué va a pasar con el túnel del Serrallo. Ésta es una obra muy singular de la Pobla de Segur, Sort, Senterada, Serradell, toda aquella carretera que ha tenido tantas incidencias y sobre la que se han hecho tantas preguntas, incluso a ustedes desde la oposición les servía para demostrar la falta de rigor de algunos presupuestos. Por tanto, sobre el eje pirenaico quiero un detalle exacto de los tramos, con fechas y consignaciones. Están acabando prácticamente la variante de Vallirana y la de Cervello es prácticamente complementaria. Deben contratarla este año. Creo que el proyecto ya está aprobado y verdaderamente se necesita hacer pis en el territorio para que sepan lo que realmente sucede. Ha habido cortes de carretera y no puede ser que se hayan prácticamente olvidado de la variante de Cervello. El cuarto cinturón, en el tramo Abrera-

Tarrasa, tramo conflictivo, señalan 20 millones para 1998. ¿Son para el proyecto? ¿Son suficientes 20 millones, para qué son? Creemos que el inicio de esta obra debería ser en el año 1999. ¿Qué razones justifican la desaparición del proyecto de las calzadas laterales de la A-7 hasta Mollet, cuando el Gobierno tenía un compromiso escrito de realizarlas extrapresupuestariamente? ¿No vale el convenio con Acesa, en el que se habla de que va a bajar el peaje un 25 por ciento? Aun con el convenio la obra debe hacerse y el proyecto figurar en el presupuesto, porque incluso en los de pago aplazado hay dos en la zona de Igualada que sí figuran en el presupuesto, dándolos como modalidad de abono total del precio según ciertos artículos. Póngalos todos.

Voy a pasar, también rápidamente, a las infraestructuras del transporte ferroviario. ¿Qué proyectos y fechas tenemos en el Plan de supresión de pasos a nivel? La renovación de la vía tiene asignados 2.881 millones de pesetas. ¿Qué tramos hay previstos? ¿Está incluido algún tramo de la línea Manresa-Lleida dentro de esta renovación de la vía? Si no lo está, el Ministerio de Fomento ha terminado ya el estudio informativo y parece ser que en julio de 1997 tenía que estar listo. ¿Hay previsión de inversiones en este tramo? En cercanías de Barcelona nos extraña mucho la consignación de 65 millones de pesetas cuando el presupuesto global que hay fijado para estas obras me parece que es de 33.000 millones. Nos señalan 64 millones para 1998, 1.000 para 1999, otros 1.000 para el 2000 y otros 1.000 para el 2001, con lo cual necesitaríamos 30 años para acabar las cercanías de Barcelona, a pesar de que desde 1995 ya se ha gastado dinero. Creemos que aquí pasa algo. Tendría que haber al menos unos 5.000 millones de pesetas.

El tramo Ripoll-Puigcerdá es un tema recurrente en los presupuestos de nuestro grupo y de otros grupos, incluso con iniciativas parlamentarias. Las dotaciones desaparecen prácticamente —en 1997 fue de 312 millones de pesetas— y no queda completada la renovación de todo aquel tramo. Está muy mal, se ha trabajado, pero debe continuar, ¿o también está incluida la renovación de las vías? Puede que sí y en ese caso estaríamos más tranquilos.

Quedan dos o tres cosas muy concretas. El tramo del Mediterráneo al Alcanar-Vandellós figura con distintas partidas: Vandellós-Tarragona, con 300 millones para 1998, para la redacción del proyecto de este tramo, que es el único que todavía no se ha trabajado. ¿Con 300 millones de pesetas para 1998 será suficiente para concretar el proyecto, que se valora en un global de unos 20 ó 25.000 millones de pesetas?

Hay otra partida, que dice acondicionamiento a 200-220 del corredor del Mediterráneo, que viene a ser prácticamente lo mismo. ¿Qué proyectos abarca? La dotación es de 3.225 de un total de 33.000 millones. Por lo tanto, hay una parte que se licitó este septiembre, de 1.026 millones: Camarles-Vandellós, o sea, Camarles-Vandellós está metido dentro del tramo que antes decíamos. Ustedes ponen Alcanar-Vandellós. Hay pedazos y no sabemos nunca dónde encontrar la obrita concreta, porque en este tramo de la zona Alcanar-Vandellós, que también hay una

partida, ¿están las inversiones que ahora se han licitado para la seguridad, la permeabilidad de la aldea Camarles-L'Ampolla-Perelló? Señor secretario de Estado, hace poco he visitado aquella zona, básicamente L'Ampolla, y verdaderamente está hecha la obra fundamental del tren, pero en cuanto a lo que es la permeabilidad, piense usted que el Ministerio incluso ha construido un edificio utilizando parte de una calle del plan general de la población. Hay una serie de pasos de permeabilidad que están hechos verdaderamente un pedregal, no han hecho nada, y lo que es más grave todavía es que incluso podrían tener ciertas responsabilidades. Está pasando el Euromet a su velocidad, a su gran velocidad y en zonas pobladas, una de ellas enfrente del Ayuntamiento de L'Ampolla, no está vallado, la gente atraviesa la vía. No debería haberse inaugurado el Euromet sin estar resuelta la seguridad para todos los ciudadanos, pero como, además, la permeabilidad en estas poblaciones no está bien acabada, la gente atraviesa la vía.

Respecto a otras infraestructuras de transporte ferroviario, nos queda por citar Lleida-La Pobla, las finalidades de la dotación, existiendo un proyecto de 825 millones de pesetas. ¿A qué van destinados los 25 de este año? Creemos que la vía debería duplicarse en el tramo Granollers-Vic. Hay necesidad de elaborar un estudio informativo y deberían incluirla ya en presupuesto.

Ahora le voy a citar dos obras que, verdaderamente, son muy importantes. Una es la que ustedes llaman integración del ferrocarril en Vic, colocando en el proyecto 10 millones de pesetas. Usted sabe, hemos hablado incluso directamente, cómo está este tema, qué previsiones hay sobre la elaboración de este proyecto, qué cantidades y qué futuro tiene dicho proyecto.

Por último, está el soterramiento del tren por Sant Feliu de Llobregat. ¿Existe alguna alternativa al soterramiento del paso a nivel en Sant Feliu de Llobregat? ¿Ha sido elaborado el proyecto por el ayuntamiento? ¿Podría ser confirmado? ¿Qué va a pasar con esto? Hay muchas iniciativas parlamentarias de cuando incluso el alcalde de Sant Feliu de Llobregat era diputado en esta Cámara para soterrar el tren en Sant Feliu de Llobregat. Pasa exactamente igual que en Vic. Son líneas que atraviesan la ciudad por el mismo centro, la dividen en dos. Por tanto, estoy de acuerdo con que soterrar a veces es una inversión muy importante que no debería hacerse, pero esto puede ser en ciudades en que la línea es periférica. En éstas, la línea férrea divide la ciudad por dos totalmente, lo que es un grave inconveniente. La integración del ferrocarril en Vic espero que sea el soterramiento y creo que ustedes deben activarlo fuertemente, y después deben de contemplar de alguna manera el soterramiento del tren en Sant Feliu de Llobregat.

Señor Abril Martorell, espero no haberle cansado con la sarta de preguntas continuas y de esquemas. Ya sé que tiene que haber un papel escrito para poder ir respondiendo, pero no iba a hacer un discurso de temas políticos en general. Ya ve usted que prácticamente sólo he hablado de una enmienda, posiblemente habrá alguna otra, pero es que hay unos cuantos temas muy concretos en Cataluña

que nos da la impresión que, si no los tienen olvidados, sí los tienen ralentizados.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Zabalía.

El señor **ZABALÍA LEZAMIZ**: Quiero agradecer la presencia del secretario de Estado para contestar a las preguntas sobre algunos aspectos de los presupuestos y aclarar algunos proyectos que a mi grupo parlamentario le interesan. Voy a ser breve y bastante conciso, formulando preguntas escuetas para aclarar aspectos presupuestarios y, desde luego, no voy a hacer ningún discurso de política de inversiones ni de infraestructuras.

Yendo a las cuestiones concretas, nos gustaría saber, en el tema de las infraestructuras portuarias, por qué no aparece o, por lo menos nosotros no encontramos, ninguna inversión en el puerto de Pasajes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Zabalía, tenemos luego diversas comparecencias y hay una del presidente del ente Puertos del Estado, es decir, que en esta comparecencia lo lógico sería, quizás, centrarse en carreteras y ferrocarriles.

El señor **ZABALÍA LEZAMIZ**: Por lo tanto, aquellas que tengo sobre infraestructuras portuarias y aeroportuarias las trasladaríamos a las otras comparecencias.

El señor **PRESIDENTE**: En efecto. Aunque su grupo no lo ha pedido, como luego en la réplica del compareciente doy cinco minutos a los grupos que no la han pedido, quizá sea ése el momento de hacer la pregunta a Puertos del Estado y a AENA, que también comparece.

El señor **ZABALÍA LEZAMIZ**: Entonces, eliminando lo que son las preguntas sobre infraestructuras portuarias y aeroportuarias, me voy a referir exclusivamente al tema de ferrocarriles.

En este apartado hay una parte que, aunque es el acceso ferroviario al puerto de Bilbao, entra dentro del proyecto del puerto de Bilbao, e indudablemente tiene un componente que es ferroviario. Por tanto, me voy a referir a él. El año pasado, en los Presupuestos Generales del Estado, se incluyó una partida de 500 millones de pesetas para el acceso a este puerto. Vemos que no se ha cumplido la inversión de esos 500 millones, e incluso en alguna pregunta que se ha hecho al Ministerio se nos ha contestado que se han invertido 30 millones y que en el año 1998 se van a invertir 29 millones; no nos respondieron por qué no se ha cumplido con las inversiones que estaban previstas en la ley, no en los presupuestos sino en la ley que quedó aprobada, en donde se establecía una partida de 500 millones de pesetas. No sabemos qué destino se iba a dar a esos 500 millones, ¿por qué no se ha dado? ¿Por qué no aparece ninguna partida en el año 1998? Me gustaría saber cuál es la situación de esa partida de 500 millones que se aprobaron el año pasado para el acceso ferroviario al puerto de Bilbao.

Otro de los temas referentes a ferrocarriles indudablemente es el de la «Y» vasca. Mi grupo parlamentario está permanentemente insistiendo sobre la necesidad de acometer este proyecto. Hasta ahora, lo único que se nos está diciendo es que sí, que el Gobierno está de acuerdo en que hay que acometer esta obra, entre otras cosas porque está dentro del Plan director de infraestructuras; por lo tanto hay un compromiso del Gobierno para ejecutar esta obra dentro del Plan director de infraestructuras, que, como sabemos, tenía que realizarse en catorce años, de los cuales seis ya se han consumido, por lo tanto, cada vez quedan menos años para poder realizar estas obras. El año pasado se presupuestaron 100 millones de pesetas para un estudio, proyectos y demás; este año 250 millones, también para un estudio del proyecto, y así sucesivamente. Van pasando los años, este proyecto no se acomete y desde nuestro punto de vista creemos que no hay ninguna explicación por parte del Gobierno para que esto no se acometa de una forma mucho más decidida. Este año además aparece en los presupuestos, cuestión puramente anecdótica, la «Y» vasca-Álava. No sé exactamente qué quieren decir con la «Y» vasca Álava, será porque también está incluida Álava, pero no sabemos muy bien por qué se ha puesto la palabra Álava en esta partida presupuestaria.

Desde luego queremos señalar nuestra preocupación porque, a pesar de todo, hoy mismo aparece ya en los medios de comunicación el protocolo que se ha firmado entre las comunidades de Madrid y Valencia para el AVE con un presupuesto de 300 millones, donde se dicen cosas que indudablemente a nosotros nos pueden preocupar. Se dice que el comienzo de las obras va a ser lo antes posible; parece que está ya muy avanzado dentro incluso del propio Ministerio, según lo que aparece en los medios de comunicación. Yo no tengo nada contra ningún otro proyecto de AVE que se pueda realizar en el Estado, ninguno, pero lo que no se puede permitir es que sea a costa de que otros proyectos antiguos que aparecen ya en el Plan director de infraestructuras queden relegados. Por lo tanto, sí me gustaría saber cuál es definitivamente y cuál es, desde el punto de vista y desde el ámbito del Ministerio, el proyecto de la «Y» vasca en cuanto a los plazos de ejecución dentro de los siete-ocho años que quedan para cumplir con el Plan director de infraestructuras.

Por otra parte, me gustaría conocer algunos desgloses de infraestructuras, que no sé si es la vía adecuada para formularlas, pero, si no es así, me dirán que lo haga por escrito, o, si no, al órgano correspondiente. Hay una de Renfe, que lo haré al presidente de Renfe, otra de Correos y Telégrafos, que también creo que van a venir; son simplemente aclaraciones.

Sí nos gustaría saber, en cuanto a las infraestructuras urbanas, el desglose de las partidas que están presupuestadas para Guipúzcoa y para Vizcaya, y por qué no aparece ninguna inversión en Álava.

Igualmente, en «otras actuaciones», aparecen en el Plan director de infraestructuras 242 millones; me gustaría saber el destino y la territorialización de estas partidas.

Por mi parte, nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Aparte de la petición de la señora Lasagabaster, hay dos peticiones de comparencias del Grupo Mixto. Como está el diputado del BNG, damos la palabra al señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quizá para que se entienda bien la intervención del Bloque Nacionalista Galego, habría que poner un preliminar que aludiese a que en los presupuestos del Estado para 1997 Galicia ha tenido como inversión un 4,9 por ciento del total del Estado, por supuesto muy por debajo de su participación relativa a la población, que está próxima al 7 por ciento. Pero esto sería lo de menos si no se acumulase sobre un retraso gravísimo en infraestructuras, que no tiene parangón con el resto del Estado. Aun así, si el año pasado la inversión que correspondía al Ministerio de Fomento eran 41.000 millones de pesetas, este año va a ser 37.000 millones de pesetas, por lo tanto hubo una disminución evidente.

No voy a hacer juicios de valor en relación con una alternativa política diferente a la que el propio señor secretario manifestó. Aludió a que las autovías en el Estado español se hacían en un tramo medio de cuatro años y dijo que afortunadamente ya estaba el mapa radial casi completo, y solamente faltaba el Cantábrico, que no es radial, desde el punto de vista de la concepción que tiene el Estado español; Galicia y Valencia, como todo el mundo sabe, con limitaciones, está muy bien comunicada con Madrid.

Pero da la casualidad —aquí es donde viene la primera pregunta que queríamos que nos aclarase— que el Gobierno reconoce que la autovía que llaman oficialmente, de una manera tecnocrática que recuerda al franquismo, la autovía del noroeste, resulta que se empezó en el año 1992 y se reconoce que no se va a acabar hasta el año 2000 por los tramos de Pedrafita. Si no me equivoco, son casi diez años y no cuatro, y es preocupante porque las partidas presupuestarias más importantes, el 80 por ciento de estos tramos conflictivos, los meten en el año 1999 y en el 2000, no en el año 1998. Allí ya provoca, si no hilaridad, desesperación, la lentitud y la demora con que van a llegar estas redes radiales, estas comunicaciones desde el centro a la periferia. El último lugar del Estado sin duda con un retraso en el tiempo inusitado en cualquier otro lado. Por lo demás, decir que ya no fueron contemplados en el Plan de carreteras de 1983.

En ese sentido, el trato se agudiza aún más cuando comprobamos que a lugares del país que ya no cuentan con ferrocarril se les da un trato bastante discriminatorio, por lo que nos gustaría saber también qué quiere decir esto de que el acceso norte Ferrol-Fene-Neda-Narón, que por cierto fue aprobado en una proposición no de ley en este Parlamento para que se construyese ese acceso que conectaría con la autopista cuando llegue a esta ciudad en el año 2000. ¿Qué quiere decir presupuestar con 155 millones de pesetas? Sería además una inversión relativamente pequeña porque no son más que nueve kilómetros para una ciudad que hoy es imposible salir de ella a mediodía o por la noche, y que tiene gravísimos problemas de infraestructuras, incluida la del ferrocarril que no está cerrado gracias a la presión social y al movimiento popular, pero desde

luego lleva más de 30 años sin saber lo que es una inversión en un área que tiene más de medio millón de habitantes solamente en la línea por la que pasa el ferrocarril entre Coruña y Ferrol.

Vamos a llegar al tema del ferrocarril. Aquí no tengo palabras para expresarme, porque ni con los criterios de rentabilidad se puede explicar lo que pasa en Galicia. Ya sabemos que quedamos excluidos del PDI en esta visión tan española de considerar que no existe Galicia. Naturalmente, no existe; se lleva además con mucha espontaneidad, y es curioso que un país que está abandonado en las infraestructuras ferroviarias y que es el único sitio del Estado donde cuesta llegar a Madrid por la noche doce horas y por el día prácticamente nueve, y donde encima no hay manera de articular el país dentro por ferrocarril y Renfe, cuenta con la línea más rentable que es la de Coruña-Vigo. Resulta que nos encontramos con que tienen que circular 20 trenes de un lado y 20 trenes de otro de viajeros por una vía única sin electrificar y con auténticos desastres continuamente porque al mínimo desliz se desbarata todo el horario del ferrocarril que lleva hoy al 30 por ciento de los viajeros, seguramente caso inusitado en toda la periferia del Estado español. Es decir, el 30 por ciento corresponde al ferrocarril, seguramente este año será más; el 6 por ciento al transporte de carretera de autobuses y el resto va en coche particular; dos millones de habitantes tratados así. Pues bien, los presupuestos del Estado en estas circunstancias le dan a Galicia 1.040 millones de pesetas en actuaciones ferroviarias. No sé para qué es, pero es así hasta el año 2000. Y el 2001, de regalo, 300 millones de pesetas, con una frontera con Portugal que corresponde a la friolera de casi siete millones de habitantes en la costa atlántica. Esto no tiene explicación más que como marginación estructural, perfectamente asumida por el Estado español, pero que no se resiste desde ningún punto de vista. Vía única, y ni siquiera los trenes ultramodernos pueden andar a más de 80 kilómetros por hora de media. Está todo prácticamente colapsado. Cuando se oye hablar de los trenes de alta velocidad, desde la perspectiva de Galicia es como para no entender nada o sí entender demasiado de política.

En cuanto a la frontera portuguesa que ha desaparecido, no sé a qué espera el Estado español para llegar a un acuerdo con el gobierno portugués para hacer algo. Son ciudades como Oporto, Valença do Minho, Vigo, Pontevedra, Vilagarcía, Santiago de Compostela y A Coruña. Que me explique el secretario de Estado para qué son los 1.040 millones de pesetas en actuaciones ferroviarias en Galicia.

Es curioso que con los demás, lo que no está cuantificado aparece aplazado, pero aparece. El túnel de Pajares desde luego que es muy importante, y aparece, aunque no esté directamente vinculado a los presupuestos del Estado. El túnel de Guadarrama seguro que es importantísimo —no sé si para Galicia lo es mucho—; aparece, por lo menos el compromiso de que se va a hacer. la «Y» vasca aparece. El tren Málaga-Córdoba que, por cierto, desde Málaga a Madrid se llega en cuatro horas y veinte minutos, aparece y está comprometido. En el Cádiz-Sevilla —por cierto tiene línea electrificada desde la época del fran-

quismo—, el tren talgo llega en cuatro horas y veinte minutos y aparece también. A continuación, pienso que me debía de quedar callado, y no es por falta de presión social y política, porque en Galicia existió la presión social más fuerte para que se nos diese la oportunidad de tener un tren en diez años a 100 kilómetros por hora. Ni eso.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones, tiene la palabra el secretario de Estado, pero le señalo que, obviamente, hay muchas preguntas de carácter tan concreto que los miembros de la Comisión no pueden esperar que conteste detalladamente. Para eso hemos instituido, y lo recuerdo, que se dé a la Comisión un plazo que hemos señalado hasta mañana a las dos, para poder contestar adecuadamente y que se puedan hacer las enmiendas que se consideren precisas.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias por el interés que ha suscitado esta comparecencia o, más bien, los temas propios de la misma. He hecho mi composición de lugar para contestar. Espero dar la satisfacción posible en el tiempo disponible, y me apresto a ello.

En primer lugar, contesto al señor Morlán. La realidad es que el presupuesto del Ministerio forma parte de los presupuestos del Estado, dichos presupuestos creemos que son los adecuados para la coyuntura económica y la parte correspondiente se refleja en el Ministerio de Fomento. Se puede entrar en todos los matices y detalles, pero es evidente que se sostiene la política económica del Gobierno. Voy a repasarlos globalmente.

En gastos de personal, el Ministerio de Fomento disminuye un 6 por ciento; en gastos corrientes aumenta el 1,8; en transferencias corrientes aumenta 3,2; en inversiones reales, capítulo 6, aumenta el 4,2; en transferencias de capital aumenta el 1,1, y en operaciones financieras aumenta el 13,4. De manera que las magnitudes globales, no las detalladas de este capítulo, de esta dirección general o de la otra, se atienen a las grandes reglas de disminuir el gasto corriente y potenciar la inversión. Antes he dado las cifras desde una perspectiva, y ahora las doy desde otra. Estamos absolutamente seguros.

No quiero entretener a los señores diputados, pero tengo que decir que hemos hecho la suma de los distintos tipos de inversión, aunque luego entraré en más detalles. Por ejemplo, de la Secretaría de Estado depende, por una parte, Marina Mercante, pero por otra un ente público como es AENA. Los dos tienen la misma finalidad, lo que pasa es que uno es bajo una modalidad distinta que el otro. Las inversiones se dan, tanto en aeropuertos, como en el GIF, que es otro modo de hacer infraestructura ferroviaria, como se dan en Renfe, que también está adscrito al Ministerio, etcétera. Sumando toda estas cuestiones, resulta que en infraestructura y conservación de carreteras el incremento inicial 1997 al inicial de 1998 es del 5,2. En infraestructura de transporte ferroviario, computando Renfe, GIF y la subdirección de planificación del propio Ministerio, se aumenta el 15,1 por ciento. En infraestructura y ex-

plotación del sistema de circulación área se aumenta el 3,8 por ciento. Y en infraestructura y explotación portuaria, se aumenta el 15,5. En promedio, bajo las distintas dependencias del Ministerio y en este caso concretamente la propia Secretaría de Estado, se invierte un total de 824.000 millones, frente a 755.000 del año anterior. El incremento, en términos de cifras corrientes, es del 9 por ciento. Si yo digo que el presupuesto del Ministerio se atiene a las reglas generales de la economía, que incrementa la inversión, disminuye el gasto corriente, etcétera, es que está soportado por las propias cifras presupuestarias. Se puede hurgar en un capítulo o en otro, se puede mirar un detalle o se puede mirar otro. Por cierto, como a continuación comparece el subsecretario, y por lo que tenemos entendido por la comparecencia del año pasado las preguntas van a versar también sobre el estado de avance de la ejecución del presupuesto de 1997, eso se solventará en ese momento.

En 1997 teníamos 40.000 millones en infraestructura de carreteras y 60.000 a los efectos de infraestructura ferroviaria. Estos dos proceden del capítulo 8, que no computa para el déficit de Maastricht. Es un capítulo de aportaciones financieras que sale fuera de Maastricht. Su conducta no es estrictamente presupuestaria, sino que forma parte de la política económica del Gobierno, pero no computa a los efectos presupuestarios del mismo modo, como sabe S. S. perfectamente. Los 40.000 millones de aportación en infraestructura de carreteras iban con destino a una cuestión que me parece que ya he explicado en otras comparecencias. Eran para nuevas carreteras de peaje que saliesen a licitación para nuevos concesionarios. El proceso que ha llevado no se ha podido desenvolver a lo largo de 1997, y esta misma cuantía aparece en el presupuesto de 1998, pero eso no empece a los efectos siguientes. En 1997 será cuando se computen las magnitudes globales de déficit en particular y las restantes monetarias, a los efectos de la entrada en la Unión Monetaria. Eso se ha conseguido sin necesidad de recurrir a esta cuestión. Es en 1998 y 1999 cuando pueden estar apretados presupuestariamente. Entonces habrá habido tiempo —ahora daré los plazos— para licitar estas nuevas autopistas de peaje por un total de casi 300.000 millones de pesetas. Desde el punto de vista de política económica y presupuestaria incidirán en un momento apropiado, de manera que este incumplimiento no ha impedido cumplir Maastricht, y al hacerlo posteriormente, por no haber alcanzado al tiempo, será bueno a los efectos de política económica y presupuestaria. El capítulo 8 tenía 60.000 millones de aportación al Ente Gestor de Infraestructuras, los cuales se aportaron; en 1998 tiene 80.000 millones de pesetas, como señalaba S. S.

El Ente Gestor de Infraestructuras puede recibir fondos del Estado y puede endeudarse. Aquí aparecen dissociadas, lo que no sucede en la Dirección de Carreteras o en la de Infraestructura Ferroviaria, con las aportaciones presupuestarias de la ejecución. Lo que se va a hacer es efectuar estas aportaciones, y el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, el GIF, como tal ente público y con su contabilidad particular, lo que está haciendo es coger carrera. Este Gobierno se encuentra con que los proyectos del Madrid-

Barcelona-frontera estaban claramente atrasados. Únicamente un tramo, que es Calatayud-Ricla y otro del Zaragoza-Lleida, estaba en ejecución. Hemos puesto en ejecución los restantes y está sacado a información pública y a trámite simultáneo de Medio Ambiente el Guadalajara hasta Zaragoza, incluyendo hasta la Calatayud, y la salida de Madrid y la entrada en Zaragoza en el término de pocas semanas, como máximo un par de meses, esperamos que también salga. Hemos acelerado todos éstos. Cuando éstos salgan del trámite de información medioambiental y de información pública, a continuación, en paralelo, se están haciendo los proyectos; por tanto, llegará un momento en el que el GIF tenga en construcción unas cantidades muy importantes, las cuales pueden caer parcialmente en el año 1998 y en el año 1999. Esto tendrá buen efecto desde el punto de vista de política económica y también presupuestaria, por razones enteramente iguales a las que acabo de decir para el caso de las carreteras de peaje. Estas aportaciones al GIF de 60.000 y 80.000 millones existen, están dissociadas de la inversión; la inversión cogerá en un momento tal volumen que no bastará con las aportaciones financieras del Estado y pasará a tener que endeudarse, independientemente de que pueda recibir fondos de cohesión en su momento.

¿Cuáles son las prioridades de carreteras? Le voy a decir que las prioridades de carreteras ya las hemos expresado varias veces; las votó el Parlamento y están en el Plan director de infraestructuras. No están agotadas; únicamente sacamos un decreto hace unos meses para cubrir, desde el punto de vista legal, algunas carreteras que se habían hecho socialmente necesarias, que eran menores, por supuesto, y que no estaban incluidas en el Plan director de infraestructuras. De manera que las prioridades son las de ese Plan director de infraestructuras. ¿Qué ha sucedido? Una cuestión que es evidente para políticos como los de esta sala: que al haber más y más vías de alta capacidad, en las partes de España que no están conectadas por alta capacidad se incrementa la demanda social. De manera que si nosotros, por una parte, tenemos el presupuesto limitado —porque todo presupuesto está limitado, si no, no sería presupuesto, sería una bolsa se sacaría el dinero y se pagaría— y, además, estamos conteniendo la inflación y aceptando las condiciones de entrada en la Unión Monetaria, es evidente que hay que limitar el gasto presupuestario. ¿Qué sucede? Que el gasto presupuestario lo hemos tenido que distribuir tanto en los presupuestos para 1997 como en los de 1998 en muchos montoncitos, de los cuales, en particular, se quejaba el señor Sedó; a cualquiera que vea los presupuestos le molesta ver muchos montoncitos pequeños, pero el Gobierno, o cualquiera que presupueste, no tiene más que un método de dar a entender que efectivamente va a emprender esa obra, y es marcarla y poner un número; si no lo pone un número no aparece en el presupuesto. No basta con decir: tengo la intención de tal cosa. Por tanto, si tengo que distribuir una cantidad limitada entre muchas cosas, necesariamente las que van a empezar, que empiezan por estudios, empiezan obligadamente con poca cuantía. De manera que las prioridades son las del Plan director de infraestructuras.

¿Qué queremos hacer como Gobierno? Dependerá de lo que dure la legislatura pero, por lo menos, vamos a marcar que queremos completar las relaciones fundamentales de España, como antes decía. Queremos —y voy a este tema que sale siempre de Galicia— la autovía de las Rías Bajas, la A-6 (en la nomenclatura no me atrevo a decir lo de noroeste, porque yo soy de Valencia y cuando veo lo de la autovía de Levante me molesta mucho; pero, en fin, tampoco ha nacido uno para ser comprendido, qué le voy a hacer). **(Risas.)** Queremos llegar a Galicia, queremos cerrar, como es natural, Valencia, lo cual para mí, que soy de allí, es bueno; yo hice dos campañas electorales sobre las infraestructuras con Valencia, porque las encontraba deprimentes. Hay obras que completar en Andalucía, hay que atravesar Castilla y León, como he señalado, hay que hacer la Autovía de la Plata, hay que llegar a Valencia-Aragón, a la Autovía del Cantábrico; incluso se ha comenzado con el estudio para unir la autovía del Cantábrico con Galicia, sobre lo que ya se ha pasado y creo que no se ha alterado en los momentos presentes. Hay diversidad de opiniones, dentro de la propia Galicia, de por dónde debe transcurrir la unión entre la autovía del Cantábrico y la A-6 que va a La Coruña. Ésas son las prioridades.

Concluyo con otro tema. A la luz de estas prioridades, a la luz de la limitación presupuestaria y a la luz del razonamiento que he hecho acerca de la demanda social, que hay de querer ver todo, nosotros, por razones de limitación presupuestaria y de demanda social, así como por razones de regulación de coyuntura económica frente a Maastricht, ideamos —y se puso en la ley de acompañamiento del año pasado— la modalidad de abono total del precio. Si nosotros ahora utilizamos el presupuesto de años futuros, cuando llegue aquel año futuro si el presupuesto no se incrementa, naturalmente sufrirá un bache. Lo que sucede es que cualquiera que sume verá que en cuatro, cinco, seis años el mapa fundamental de conexiones de alta velocidad estará realizado y como la demanda social es imparable y estamos precisamente para sumar, nos parece que ésta es una cuestión compatible. Por otra parte, superado Maastricht y la Unión Monetaria, algunos analistas sostienen que España crecerá claramente más que el resto de Europa; por tanto, previsiblemente tendremos —en estos momentos es posible pensarlo— un incremento presupuestario, en particular para el tema de inversiones.

En cuanto a la modalidad de abono total de precio, en el año 1997 se han licitado ya cuatro tramos. Empiezo por la ronda sur de Valencia. La autovía Cervera-Igualada, variante de Cervera, se licitó el 3 de agosto; en la autovía del Cantábrico, se licitó el tramo Caravia-Colunga, (todo en el «Boletín Oficial del Estado»); en la autovía Huelva-Ayamonte se licitó el tramo San Juan del Puerto, enlace de Aljaraque. Además, se licitarán en este año 1997 el tramo Albacete, enlace del Puerto, y también el enlace del Puerto-Navalcampana, y el enlace Navalcampana-venta del Olivo, con lo cual se completa, me parece, Albacete-Murcia. En la autovía Alicante-Alcoy y Villena-Ibi, el tramo Castalla-Rambla de Rambuchar y en la autovía Cervera-Igualada, el tramo Santa María del Camí-Igualada; y en la autovía Zaragoza-Huesca, el tramo Huesca Norte-Nuevo,

en la autovía Huelva-Ayamonte, el enlace de Lepe-puente internacional de Ayamonte. Eso es lo que se pretende licitar todavía en el año 1997 de lo que se llama corrientemente el método alemán.

¿Qué está previsto? Esto suma algo más de 100.000 millones de pesetas, y también suma algo más de 100.000 millones de pesetas y constan en el anexo de inversiones partidas para licitar tramos en el año 1998, que son Cervera-Santa María del Camí, Ronda de Gijón-Piles-Infanzón-Arroes, y de la autovía Huelva-Ayamonte, el enlace de Aljaraque, enlace de Lepe; en Zaragoza, aunque no lo pone, Ronda de la Hispanidad-Nacional 330-232-A-2; la variante de la circunvalación sur de Logroño, el enlace con la calle de Piqueras; en la autovía del Cantábrico el tramo Lamadrid-Unquera; la variante de Fraga en Huesca y el tramo Almendralejo-Zafra. Que yo sepa, esto consta en los anexos de inversiones.

En autopistas de peaje se pretende licitar en el año 1997, en el año en que nos encontramos, la autopista Santiago-Alto de Santo Domingo, Alicante-Cartagena y Estepona-Guadiaro. Las restantes del plan de autopistas caerían en el año 1998, que son León-Astorga; Ávila-Nacional 6; Segovia-San Rafael; Madrid-Guadalajara R-2; M-40-Arganda; RTS-M-40-Ocaña, R-4 y M-40 Navalcarnero R5.

Esto es hablando de las prioridades en carreteras. En carreteras lo que pretendemos es completar el PDI; no estamos a demasiados años de distancia, desde luego, sobrepasamos claramente esta legislatura. Aparecen todos los conceptos con la cantidad de dinero distribuida que tiene que aparecer, y algunas que por demanda social y combinaciones políticas era necesario se han llevado a lo que se llama corrientemente el método alemán. Me parece que eso resuelve tanto las limitaciones presupuestarias que tenemos como dar un camino distinto del presupuestario o distinto del presupuestario a corto plazo a una serie de requerimientos.

Ferrocarriles. Como el presupuesto total está limitado en ferrocarriles y desemboca casi todo él después del desequilibrio que hubo a favor del ferrocarril con motivo del Madrid-Sevilla, el presupuesto en ferrocarril se contrajo notablemente y en los momentos presentes está en unos niveles claramente bajos. ¿Qué proyectos encontró este Gobierno cuando llegó al poder? En primer lugar, el PDI señalaba los temas relativos a los ferrocarriles pero no había financiación. Se limitaba a decir que habría una financiación de terceros. No cabía presupuestariamente. Como en ese momento la demanda social, según vimos los presupuestos y tal y como se han desarrollado, iba por igualar equivalentemente a todos los territorios de España en el transporte de alta capacidad, por carretera, nos encontramos sólo con algún proyecto selectivo, que es lo que denominamos la unión de Madrid con Levante y el corredor Mediterráneo que de momento va desde Barcelona hasta La Encina. Nosotros en este presupuesto hemos señalado el proyecto que va desde la Encina hasta Alicante y también desde Alicante hasta Murcia. Por tanto, en el futuro tendremos un ferrocarril que irá desde Barcelona, por Tarragona, Castellón, Valencia y Alicante hasta Murcia,

siendo un auténtico corredor del Mediterráneo. Eso es lo único que encontramos señalado respecto al ferrocarril.

¿Qué va a suceder en materia de ferrocarril? Van a suceder dos cosas. En primer lugar, la Comunidad Europea apuesta claramente por el ferrocarril y nosotros esperamos, como Gobierno, que en el futuro, cuando se desarrolle el segundo plan financiero de la Comunidad Europea, en los siguientes cinco o siete años, no recuerdo, se apueste en los fondos de cohesión claramente por el ferrocarril. Con motivo de mi visita tuve ocasión de hablar con el embajador de España en Bruselas y las noticias que tengo, que las trae la prensa, naturalmente, es que los fondos estructurales se van a desarrollar favorablemente para España en la siguiente negociación de fondos financieros. Por tanto, en el consejo de ministros de Transportes la Comunidad Europea apuesta claramente por el ferrocarril, sin que encuentre el método, porque el ferrocarril está perdiendo en toda Europa y no se ve el mecanismo para que deje de perder. Se están instalando corredores ferroviarios, se están haciendo cosas.

Es cierto, como decía el señor Santiso, que éste es un traslado de punto de punto, pero es que el ferrocarril o es un traslado de punto a punto o está tan absolutamente batido por el transporte por autobús que sería imposible establecerlo. Hay pasajeros, hay circunstancias, hay un uso distinto del tiempo en un ferrocarril que en un avión o que en otro medio de transporte y el Gobierno no ha renunciado a poner un sistema de alta velocidad o de nueva infraestructura. De momento se encontró con el Madrid-Sevilla y ha apostado por el Madrid-Barcelona-frontera, y ha apostado claramente. Eso realizado a través del GIF, como antes he dicho, no recarga los presupuestos normales, lo que ocurre es que hay que tener voluntad política para destinar dinero de privatización o de donde corresponda en cada caso o incluso aportaciones de otra naturaleza para la construcción de este tipo de infraestructura.

¿Qué ha sucedido? Respecto a la «Y» vasca, se está terminando el estudio informativo. En la prensa se ha publicado que se sacó a licitación, en agosto y septiembre, el estudio informativo del tramo Madrid-Valencia, que va a ir por detrás de la «Y» vasca como tal estudio informativo. ¿Qué sucede con estos tramos? Tanto la «Y» vasca, como el ferrocarril Madrid-Valencia de alta velocidad, estaban señalados en el PDI, era un trazo rojo lleno, lo cual no quiere decir nada, sólo que los autores del PDI y los responsables de aprobarlo no actuaron igual que con la conexión con Málaga, porque aunque no recuerdo en este momento, yo creo que este último estaba de trazos, pero no estaba lleno. Esto no quiere decir nada, porque otros gobiernos y otros parlamentos pueden dar las prioridades que en cada caso consideren necesarias.

¿En los presupuestos Generales del Estado tienen prevista una dotación para emprender planes tan ambiciosos? En principio, no. ¿Hay derecho a no utilizar estos años que no tenemos dinero para no hacer absolutamente nada en relación con este tema? Nosotros creemos que no. Por lo tanto, estamos adelantando los estudios, en colaboración con el Gobierno vasco sobre el trazado de la «Y» vasca. Tengo que señalar también que respecto al tramo Madrid-

Valencia, también he encontrado estudios bastante avanzados con ocho o diez trazados distintos de alta velocidad, lo que ocurre es que estaban congelados desde hacía un año y pico, pero estaban trazados.

¿Hemos de detener la variante del Guadarrama? Cualquiera con sentido de la geografía —no digo sentido común— sabe que, tal y como señalé el año pasado en mi intervención, en lugar de durar el recorrido dos horas y media se reducirá a una hora, por lo tanto, es evidente que hay que hacer la variante del Guadarrama. ¿Es fácil hacer la variante del Guadarrama? Puede ser fácil o no, depende de cómo se desenvuelvan las cuestiones de medio ambiente, que se están discutiendo desde hace mucho tiempo. En la zona de Castilla y León, en principio no hay problemas, por razones obvias de geografía y en la Comunidad de Madrid, como está más poblada, naturalmente no es fácil vencer los obstáculos, con lo cual podremos pasar también a hacer el correspondiente estudio informativo y lo dejaremos preparado para cuando se descongelen los presupuestos y se decida una inversión masiva procedente de otras fuentes del Estado o de algunos conciertos, que será el momento en que se podrá emprender esta obra. Entre tanto, repito, lo que nos parecía absolutamente imprudente era no preparar los estudios que puedan tener una demanda social y una rentabilidad no sólo social, sino también económica. Otra cosa distinta son las prioridades presupuestarias que el Gobierno y este Parlamento determinen en su momento. Por ahora no se ha incluido en los presupuestos, tal y como han señalado algunos intervinientes, nada más que las cantidades para estudios y demás, salvo lo que el Gobierno ha anunciado públicamente, que es el Madrid-Barcelona-frontera.

Éstas son las prioridades en materia de ferrocarril. No estaban debidamente respaldadas en cuanto a su financiación en el PDI, estaba señalada una demanda social que en carreteras se universalizó sobre toda España y que era necesario registrar en los presupuestos, no había más prioridad señalada en ferrocarril que el corredor mediterráneo y el Madrid-Levante, que es el nombre que le dan, que va por Albacete, etcétera, y la Comunidad Europea, en vista de los desarrollos, nos anima a preparar el día de mañana con los consiguientes informativos. Otra cosa es —y repito por quinta o sexta vez— cuando llegue el momento de la decisión de la inversión, que la ha de dotar el Gobierno y respaldar presupuestariamente este Parlamento.

Paso a responder al señor Santiso. No se concentra en la alta velocidad, es que consume tanto en estos presupuestos la infraestructura de carreteras como la ferroviaria. La de carreteras se ve claramente cómo crecen las carreteras y la ferroviaria se consume en unas inversiones de reposición en Renfe, es un consumo que se percibe poco. Y desde el punto de vista económico tiene, como es sabido, sus *handicap*, porque se alega que en la carretera se paga el IVA, se pagan unos impuestos de carburantes, etcétera, cosa que no pasa en otro sitio. No existe un análisis en profundidad del plan ferroviario —y tenemos que hacerlo en colaboración con los responsables— que no sea lo obvio de las líneas de alta velocidad que he señalado. Eso es obvio.

Sabemos, porque trabajamos —y esto le puede afectar al señor Rodríguez del BNG—, que en Galicia todo el ferrocarril que baja a lo largo del Atlántico y que enfoca hacia Portugal es un ferrocarril que necesita inversión y que hay que renovar, eso lo sabemos todos los que hemos trabajado. También sabemos que no tenemos presupuestos en los momentos presentes pero, después de las discusiones con el Gobierno de la Xunta, hemos realizado este trabajo de detalle, al igual que en otras partes de España; por ejemplo, de Burgos hacia el norte se están renovando tramos enteros de vía y se están modificando. Eso para inadvertido, pero sabemos que el ferrocarril convencional o de ancho Renfe está necesitando renovación y profundización en muchas partes. De todo esto somos conscientes, al igual que de las prioridades sociales y de las limitaciones presupuestarias que conducen al sistema de decisiones que tenemos entre las manos.

Tengo que repetir que en la medida en que se haga a través del GIF no carga en lo que se llama el presupuesto de Maastricht o el déficit no financiero, porque el GIF va a través del capítulo 8 que es financiero y, aunque estoy hablando en argot económico o presupuestario, la verdad es que no computa a los efectos del déficit de Maastricht o déficit no financiero.

Respecto al tren magnético, estoy poco situado. Hace muchos años que vengo leyendo sobre ello porque de vez en cuando se publican noticias. Las investigaciones que se estén desarrollando seguirán, pero ése sí que será, más que el AVE o el tren de alta velocidad, un tren selectivo y que es equivalente a un avión en la práctica, porque alcanza una supervelocidad. El tren de alta velocidad en la medida en que prosiga, si es ancho europeo, a través de Europa es una conexión indefinida, y en la medida en que sea un tren de alta velocidad en el ancho Renfe, también entra en una red preexistente, mientras se conectan los dos anchos con la red presente. Por lo que recuerdo, al tren magnético no le sucedería así.

En cuanto a la autovía del Cantábrico, tendría que ojear en este barullo de papeles y no tengo tiempo, pero se está incidiendo en muchos tramos de ella simultáneamente. Casi todos los de Cantabria van a terminar pronto y todos los que van de Junquera hacia el oeste y desde el final de Cantabria hacia el oeste, hacia Oviedo, están casi todos. Alguno por el método alemán, como el Caravias-Colunga, según he leído, y otros por el presupuesto ordinario, pero van aceleradamente.

Por lo que se refiere a las tasas por el uso de infraestructura, va en la línea de lo que antes señalaba. El señor Santiso ha hecho un aparte de la cuestión: en qué sentido es económica la carretera o en qué sentido es económico el ferrocarril. Si el ferrocarril obliga a cobrar una tasa por paso y la carretera no cobra ninguna tasa por paso, la cuestión está clara. A eso hay que sumar las tasas que se pagan por IVA, las tasas que se pagan por el combustible, por el impuesto que existe en la práctica sobre el combustible, etcétera. Es un estudio que tengo solicitado, no para disuadir la inversión en ferrocarril ni para potenciar la de carretera, sino porque sí es necesario saberlo.

Como sabe S. S., en Europa se discute sobre la euroviñeta, que no ha salido en esta reunión de Consejo de Ministros. En realidad es cobrar una tasa a todos los vehículos por el uso de infraestructuras de la vía carretera. Eso es tan controvertido que deben haber hecho una jornada de reflexión porque en esta ocasión no ha aparecido. ¿Qué sucede ahí? Que los países muy poblados como Alemania que ahora van a estar colocados en el centro del tráfico europeo, quieren cobrar. Alemania, que sepa, no cobra en las autopistas de peaje, pero tienen tal costo de conservación de autopistas que tienen que sacar dinero de algún lado. Dicen que si un extranjero, entre comillas porque es un ciudadano europeo, pasa por sus autopistas no de peaje, debe pagar. Pero en los países como Austria y Suiza que son obligadamente de paso, no quieren que pase nadie y buscan una tasa absolutamente disuasoria.

Esto se mezcla con otro problema curioso y lo comento. Uno de los temas que salió fue la coordinación de los horarios de transporte. Esto quiere decir que como no dejan circular durante los fines de semana, el transporte español por camión se tiene que parar en la frontera hasta que sean las cero horas del lunes, hora en que pueden comenzar a circular. Como representante de España alegué que lo que sucedió es que no se podía llegar a la hora y día conveniente a los mercados. La combinación de franjas de no uso de las carreteras y de la euroviñeta profundizan en el tema que ha iniciado el señor Santiso y éste es un sistema complejo. Los presupuestos no dan de sí lo suficiente porque cada vez hay más gasto social, que es una necesidad política absoluta y, por tanto, todos los temas de inversión y de infraestructuras van quedando a un lado. Éstos son métodos para que pague el que las use de alguna manera.

De las notas que he tomado, podría intentar contestar algo al señor Sedó, pero haría la sesión confusa, aunque aprovecho para explicar lo siguiente porque me parece necesario tal y como se ha desarrollado la Comisión. A mis efectos, tan relacionada está conmigo la Dirección General de Carreteras como el GIF, el ente gestor de infraestructuras, y tan relacionada está conmigo la Dirección General de la Marina Mercante como el ente de Puertos. Están igualmente relacionados.

Leyendo a Lofage, vemos que cualquier Secretaría de Estado desarrolla una política bajo unas directrices del ministro. ¿Qué política tengo que desarrollar yo? La política de infraestructuras, la de transportes y su interrelación. Por eso, aunque pueda parecer raro, mis primeras palabras de la introducción intentaban decir cuál es la política de infraestructuras que me corresponde desarrollar bajo la supervisión y directrices del ministro.

¿Cuál es el papel de todas estas direcciones generales y entes? Ejecutar eso, ejecutar la política que se les señale, son ejecutores de políticas. Ésa es la realidad. Por tanto, agradezco esa confianza en mis dotes para poder contestar con tanto detalle, pero mi papel es que la Dirección General de Carreteras siga la política que se le marca. La realidad es que la sigue. La Dirección General de Carreteras, como sabe perfectamente el diputado señor Sedó, tiene una relación permanente con todas las comunidades autónomas, y muy notable con Cataluña por razón de la de-

manda y porque es un sistema de carreteras maduro al cual se pide tal y como figura en la descripción. Por ejemplo, si fuese un diputado por Castilla y León pediría unas conexiones limpias, mientras que aquí lo que se ha pedido es una montaña de variantes, de circunvalaciones, de conexiones, de trozos que están en revisión, de terceros carriles, de la bajada al puerto de Barcelona, etcétera. Esto es, despojando lo singular de la cuestión y yendo a la generalización, un sistema maduro al cual se pide.

El señor Sedó está convencido de que el director general de Carreteras está al tanto de todo. Sé que es un profesional competente y que está haciendo correctamente estas cosas. No se lo digo con ningún ánimo, el señor Sedó sabe que le tengo afecto, pero parece que en la descripción hubiera una montaña de olvidos, que un trozo se hubiera quedado descolgado, que al otro le hubiera pasado algo, según he escuchado, aunque puede ser defecto de audición por mi parte, en cuyo caso me excuso.

Yo respondo de lo que tengo que responder y la Dirección General de Carreteras está al tanto de sus necesidades, y su director distribuye el presupuesto no sólo desde directrices más sino también más altas, en los términos en que se puede distribuir y desde los que políticamente causa menos perturbación. A nadie le gusta el presupuesto. Yo respondo de que es disciplinado, de que ha distribuido en términos políticos, de que es competente y no puede tener fallos. Ésa es mi responsabilidad, además como asisto a innumerables sesiones de éstas casi todo me suena, pero no he pretendido hacer el ejercicio de traer esa materia porque no es mi responsabilidad. Por tanto, le ruego me excuse.

Sobre las cuestiones planteadas por el señor Zabalía, como son más limitadas y eran previsibles, voy a ver si las notas que tengo valen. Como sabe S. S., formo parte del consejo de administración de la Ría 2000 que es donde se tratan este tipo de cuestiones, aunque independientemente de los temas ferroviarios y presupuestarios.

Respecto al incumplimiento de los presupuestos de 1997 en infraestructuras ferroviarias, había preparado esa respuesta en previsión. El presupuesto de 1997 era del orden de 57.000 millones; pero mientras se realizaron los trámites y vio luz el decreto constitutivo del GIF, desarrollado en la ley de acompañamiento, transcurrieron unos meses que tuvieron retenido un inmovilizado de crédito-presupuesto y, por tanto, el presupuesto no se pudo cumplir por razones físicas.

Voy a leer. Estación de mercancías del puerto de Bilbao. Figuraban 1.050 millones, ¿incluida la partida para el túnel de Serantes? Es decir, cuando yo entré en el Ministerio, todavía estaba por ver si se iba a construir el túnel de Serantes. Creo que está claro que ya está aceptado que el tren va a ir dando la vuelta para evitar, en su momento, ir a lo largo del costado de la ría. Aquí dice que el proyecto de la estación de mercancías está terminando, estando pendiente la licitación de un acuerdo sobre la fórmula jurídica para la obtención de los terrenos en el puerto. Licitación prevista en el año 1998. Túnel de Serantes, hay que perforar desde el puerto para ir a media ladera en el regreso de un trazado nuevo de ferrocarril. Licitada la asistencia técnica para estudio informativo. Sobre la «Y» vasca, figuraba en el año

1997 cien millones para proyectos. Está previsto terminar el estudio informativo este trimestre —lo que no sucede con el Madrid-Valencia, que se ha empezado ahora—, por lo que no ha sido posible contratar proyectos.

Paso al año 1998. Puerto de Bilbao. Figuran 1.029 millones de pesetas para las obras de nueva estación en el puerto y para el estudio informativo del túnel de Serantes. En la «Y» vasca, figuran 250 millones de pesetas para redacción de proyectos. El estudio informativo está a punto de finalizar. Es preciso decidir acerca del inicio de la información pública que, con toda probabilidad, será conflictiva; creo que de esto tiene noticia el señor diputado. Debido al trazado y debido a los valles por donde pasa, nosotros consideramos que esto va a suscitar conflicto allí. Como consecuencia, para la redacción de proyectos y demás, lo tenemos puesto con interrogante. De manera que, en el caso de la «Y» vasca se dan dos cosas. Una, las descripciones que me han dado son que se ha hecho un estudio conjunto de las dos administraciones, la central y la del Gobierno vasco, muy válido, estudio que ha llevado mucho tiempo y mucha controversia, y que ese estudio está a punto de finalizar. Ahora, nos separan dos cuestiones; una el tema presupuestario, porque si se realiza en su totalidad son 400.000 millones; otra cuestión, que no está puesta en las notas, es si se baja por el valle del Nervión y se anticipa esta cuestión y a qué ancho se anticipa, en cuyo caso no será tan controvertido sacar a estudio informativo la totalidad de la «Y» vasca al haber disminuido la rama derecha. De manera que, por una parte, está la disponibilidad presupuestaria y, por otra, está la decisión de naturaleza política porque hay alguna posibilidad de conflicto, a lo mejor mal percibida por nosotros.

En cuanto al señor Rodríguez, del BNG, tengo aquí unos ratios de cada una de las infraestructuras, carretera, ferrocarril, puerto, aeropuerto, etcétera, y la verdad es que los ratios de Galicia salen muy ventajosos, casi los más sobresalientes de España, lo segundos por comunidades. Tal vez, estos datos estén claramente equivocados, pero la verdad es que, como ya los mandé hacer para los presupuestos de 1997 y ahora para 1998, son bastante fiables. Independientemente de eso, quisiera hacer dos precisiones. Una, cuando digo que las carreteras tardan cuatro años, quiero decir que en los presupuestos actuales, y en los que sometimos el año pasado me parece que también, nunca se demora una carretera más de cuatro años. Esto tiene el sentido siguiente. Como hay que hacer retención de crédito para los años siguientes, si quiero terminar en los cuatro años todas las carreteras que ya están avanzadas, quiere decir que queda poco sobrante y, si aparecen muchas demandas, como han aparecido, se tiene que distribuir entre muchas. Otro método sería medio paralizar todo lo que está en ejecución y distribuir más. Ese trabajo sería técnicamente muy difícil y una chapuza en el plano de la gestión. Esto no fue una directriz concreta sino que me encontré con que era así como se procedía. Lo que puedo prometer es que se terminan las carreteras en cuatro años.

En cuanto a los tramos de Piedrafita, como sabe S. S., tienen un suelo que llaman meteorizado. Yo no sé si necesitarán más o menos tiempo. Se licitaron a fines del año pa-

sado, seguramente en diciembre, y por un importe del orden de los 100.000 millones de pesetas. Por otra parte, tal como llevamos los planes, entendemos que la autovía de las Rías Bajas estará terminada a fines del año que viene y la autovía que va a La Coruña también estará entera, excepto los cinco tramos de Piedrafita.

El tema de la comarca de Ferrol lo tenemos entre manos y creo que va a tener una solución. En cuanto al ferrocarril, ya lo he comentado anteriormente. Tenemos una comisión de trabajo con la Xunta, hemos explorado el ferrocarril y lo aceptamos, lo que pasa es que no han cabido más que los mil y pico millones, me parece recordar, que aparecen en este presupuesto para el ferrocarril en Galicia, pero hay muchos sitios donde no aparece nada porque, si no se aplica un presupuesto de 36.000 millones con un poco de intensidad, jamás se acabará el corredor del Mediterráneo y jamás se acabará nada. Como éste es un presupuesto excepcional, por lo bajo, tenemos la confianza de que podremos remontar, pero eso no es más que un indicio de esperanza por la experiencia que tengo en este tipo de cuestiones.

En cuanto a la frontera portuguesa, he estado ya en dos ocasiones en Portugal. La verdad es que el Gobierno portugués tiene todo el interés del mundo en conectarse con España, cosa que no ha sucedido durante décadas. Tenemos firmados acuerdos internacionales para media docena de puentes que conectan y, en particular, como, según tengo entendido, el ancho del ferrocarril portugués varía muy pocos milímetros del ancho español y probablemente serían conectables, lo tenemos en cuenta para este ferrocarril que baja a lo largo de la costa atlántica, para otra serie de conexiones y también para la autovía u autopista que va bajando hacia la frontera.

El señor **PRESIDENTE**: Hay un tema que se repite recurrentemente desde hace años y yo creo que es quizá un error de la Comisión de Presupuestos que habría que plantear para otros años. Así como comparece el director general de la Marina Mercante, sin embargo, en lo relativo a la Dirección General de Carreteras siempre comparece el secretario de Estado. Lógicamente, eso impide, como muy bien ha explicado el secretario de Estado, informar del detalle sobre uno de los temas que más interesa a SS. SS. Esto lo vamos a plantear a la Comisión de Presupuestos.

Vamos a dar ahora un tiempo de réplica. Advierto que ahora voy a ser muy estricto y en ningún caso dejaré superar los cinco minutos.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Voy a ser muy breve y creo que no llegaré a los cinco minutos porque el debate político hay que tenerlo en otro momento y no ahora: ahora iría a la aclaración de algunas dudas que me ha suscitado la intervención del señor secretario de Estado.

No voy a entrar en las grandes líneas del presupuesto del Ministerio. Usted dice que hay más inversión, yo digo que hay menos. Al fin y a la postre, eso es cuestión de sentarse, coger el presupuesto y una calculadora y ver quién

tiene razón. Por tanto, no creo que haya mayor problema en cuanto a ese tema.

Sí le digo que, a pesar de que pueda haber más o menos inversión, es cierto que la capacidad de ejecución del presupuesto es ciertamente baja. Por eso, mis preguntas por unas cifras iban encaminadas a saber cuál es el estado actual de la ejecución del presupuesto porque tenemos la sensación muy clara de que la inversión está rondando en estos momentos unos límites bastante escasos y, desde luego, nada comparables con lo que ha pasado en 1996 y en otros años anteriores.

Su intervención me ha suscitado varias dudas. Una de ellas es la siguiente. Ustedes hablan de 40.000 millones de pesetas para carreteras. ¿Esto quiere decir que se acumulan a los 40.000 de este año o son los mismos del año pasado y que, al no haberse gastado, se dejan tal y como están y, en el año próximo, seguiremos teniendo los 40.000 de este año y los del año próximo? A ver si aclaramos si son 40.000 u 80.000.

Respecto a los 60.000 millones de pesetas del GIF, me ha hecho una afirmación que me ha preocupado porque ha dicho que, al mismo tiempo que se está haciendo la información pública, se está redactando el proyecto. Yo no soy un técnico en medio ambiente, pero verdaderamente la información pública medioambiental se hace sobre un proyecto porque es muy complicado llevar a cabo la información pública sobre un anteproyecto o sobre unas directrices que no se sabe al final cuáles van a ser. Creo que es bueno que se aceleren las obras y que se inicien cuanto antes, pero habrá que respetar que la información pública se haga sobre el documento correcto y no sobre ningún otro; si no, lo que se hace, al fin y a la postre, es demorar la ejecución del proyecto.

Me alegra que diga que ustedes aceptan las prioridades del PDI en carretera. Ya iba siendo hora de que alguien dijera eso porque yo no lo había oído hasta este momento. Siempre había entendido el PDI como un documento oculto, que parece que era un poco vergonzante para el Gobierno y ahora lo recuperan, cosa que me parece muy bien, y dicen que es un elemento de trabajo que siguen a la hora de decidir sus proyectos y hacer sus ejecuciones.

Acerca del ferrocarril ustedes han criticado en varias ocasiones que el PDI no recogía una posición clara de financiación. Lo que me preocupa es que ustedes tampoco la tienen y muchas de sus obras ya están en fase de ejecución, como puede ser el AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona. Porque, si usted está esperando a que le llegue dinero de la privatización, al final no sé qué se va a privatizar en este país, porque hay que ver las veces que se ha repartido ese dinero y ha llegado a actuaciones del Gobierno. No sabemos en estos momentos ni cuál es el volumen de la privatización ni a dónde quiere ir todo ese dinero ni cuánto va a quedar para carreteras y para ferrocarriles de esos recursos de privatización. Eso, desde luego, no es un saco sin fondo. Es un saco en el que, al fin y al cabo, se almacena la venta de un patrimonio —muy mal hecha, según nuestro criterio, pero allá ustedes con su responsabilidad a la hora de llevarla a cabo—, y lo que están haciendo es poner dudas e interrogantes sobre a dónde van esos dineros de la privati-

zación. Desde luego, si es así, ustedes lo tienen menos claro que nosotros.

Además ustedes plantean el GIF, y yo pensaba que sería así cuando en los presupuestos pasados ustedes inventaron esta fórmula de gestión, como una fórmula que iba a suponer una mayor agilización en todos los trámites, una mayor autonomía en el funcionamiento para que permitiera acometer obras a mayor velocidad. Pero estoy observando, por lo que usted dice, que la relación entre el secretario de Estado de Infraestructuras y el GIF es la misma que la que había con la Dirección General de Carreteras. Yo pensaba que iba a tener algo más de autonomía y que el GIF iba a tener más recursos y más disponibilidad para desarrollar unos proyectos que, frente a la Dirección General de Carreteras, deberían tener mayor flexibilidad en su ejecución, como es lógico cumpliendo todas las leyes; luego no vengán diciendo que nosotros pensamos que no hay que cumplir las leyes. Hay que cumplirlas todas. Pero cuando se busca una fórmula así será porque había cierta posibilidad de obtener alguna mejor gestión en estos recursos.

Por último, yo me asusto cuando les oigo decir presupuesto repartido en términos políticos. Háblenme de los presupuestos, repartidos en términos de necesidad, en términos de atención a las prioridades y necesidades que se marcan por la política de un gobierno o según las pretensiones de comunidades, de movimientos sociales o como ustedes quieran. Pero cuando hablan en esos términos a veces me suena que el dedo puede funcionar demasiado ligeramente. Eso no creo que sea bueno.

Señor secretario de Estado, le agradezco su información. Mañana le haremos llegar las preguntas que no ha contestado en su intervención. Le agradezco su contribución y espero que todas las dudas que le he planteado me las pueda resolver, porque indudablemente este presupuesto no es, con mucho, el más acertado para España en este momento.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Santiso tiene la palabra.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: En primer lugar, agradezco al secretario de Estado su intento de ser sincero en la evaluación de los propios presupuestos. Yo creo que ha dicho una frase que lo define sobre todo en la materia ferroviaria. Es decir, es un presupuesto excepcional por lo bajo en materia ferroviaria. Yo añado que, además, sigue incidiendo, en mi opinión, en apostar por la alta velocidad en detrimento, dado que hay escasez de recursos, o concentrando los recursos en la alta velocidad frente a otras inversiones, ya no necesarias sino imprescindibles incluso para la supervivencia de algunos tramos ferroviarios; algunos ya los he citado antes como son los dos casos de FEVE que tiene la línea cortada en este momento y que ayer tuvimos oportunidad de debatir.

En cuanto al ferrocarril me preocupa el que vayan callando algunos mensajes que son ya históricos, y es el debate entre carretera y ferrocarril. Parece que siempre la patronal de la carretera es capaz de ganar en todos los te-

ritorios. A pesar de que se puedan hacer los estudios y se deben de hacer, yo recuperaría algo que se hacía con los gobiernos de UCD en Renfe, que era el balance social. Se hacía un balance real de lo que aporta en ingresos y gastos el ferrocarril, por ejemplo, también haciendo ese mismo balance social para la carretera, como puede ser el coste que tienen las 6.000 víctimas-año en carretera.

En definitiva, nuestra fuerza política no apuesta por un medio o un modo frente a otro, sino por reequilibrar e ir, por lo menos, a índices europeos; llegar a un 20 por ciento aproximadamente en transporte de mercancías por ferrocarril y no en el 6 por ciento en el que estamos ahora, y además cayendo. Eso detraería de la carretera tráfico pesado y reduciría el gasto que se está ocasionando en conservación por el deterioro enorme. Cuando hablaba de tasas de uso, no me refería al pequeño usuario del automóvil sino fundamentalmente a la carga por eje y a evitar que cada día esta lucha de la carretera por incrementar las toneladas transportadas vaya en detrimento de la propia infraestructura y de las inversiones necesarias.

Porque el ferrocarril también paga impuestos. Lo paga el usuario del ferrocarril, tanto el viajero como la mercancía paga el IVA. Que yo sepa Renfe paga —yo espero que pague por lo menos— la electricidad y el gasoil, y a su vez, esa electricidad tiene también otra serie de impuestos que todos pagamos, entre otros, los 750.000 millones que en nuestra opinión acabamos de regalar con la última ley eléctrica y anteriormente con el protocolo a las compañías eléctricas, precisamente a las más ineficientes en muchos casos, tal y como se define. Por cierto, esa misma ley eléctrica ustedes tendrán que modificarla puesto que impide, en mi opinión al menos, el que los grandes clientes como Renfe puedan negociar de tú a tú con las compañías eléctricas, puesto que se establece una evaluación por puntos de conexión que les viene muy bien a las eléctricas para no perder clientela en algún caso, pero le viene muy mal a Renfe para poder sacar un precio competitivo en la energía eléctrica. El problema está en resolver otras cosas ajenas al transporte, como puede ser Inespal, etcétera. Pero hay una gran incertidumbre para mantener las tarifas G-4 o tarifas especiales que no están resueltas con la ley eléctrica, sino que algo habrá que inventar para que Renfe pueda negociar condiciones. El gasoil supongo que pagará los mismos impuestos que la carretera.

Por tanto, yo creo que hay que hacer un balance más amplio y mirar lo que están haciendo Suiza y Austria, que es intentar evitar el deterioro de infraestructuras, precisamente también porque su orografía es muy similar a la que puede tener, por ejemplo, el norte o el noroeste de nuestro país u otras regiones. Yo creo que el futuro nos va a ir definiendo por distintos criterios de impacto ambiental y de impacto sobre el territorio el intento de restringir determinados tráficos a la carretera. Creo que sería muy bueno para el propio usuario de la carreteras.

Con este seguimos insistiendo en que nuestro grupo demanda un mayor peso del ferrocarril, y sé que no es solamente responsabilidad suya sino del Gobierno en su conjunto, y que, más allá de lo aparente, de lo que más se ve,

que es el AVE, se advierta la importancia de trasladar el transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril.

Con esto, de momento, termino. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Abril Martorell, como portavoz de nuestro grupo, lamento que usted haya intuido, me parece, una cierta falta de confianza al presentar toda la batería de preguntas sobre carreteras y después sobre ferrocarriles. Verdaderamente, no existe esta desconfianza, ni mucho menos. Nosotros sabemos que su equipo trabaja y lo hace bien. Usted y todo su equipo tienen toda nuestra confianza. Lo que hemos intentado es aclarar puntos, muchos, pero aclararlos.

¿Todas son para el secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes? La nota de comparecencias del Congreso de los Diputados dice: Comparecencias a celebrar en la Comisión de Infraestructuras: A las 16 horas, secretario de Estado... Y después aparecen dos notas. Las preguntas que el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) quisiera dirigir al director general de Carreteras deberán plantearse al secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes y las de ferrocarriles exactamente igual. Por eso, me he encontrado con que tenía que mandarle una andanada de preguntas, a las que ya sabía que no podía contestar ahora, ni mucho menos, y por eso mañana las daré por escrito.

Sepa, señor Abril Martorell, que estoy de acuerdo con que usted nos diga que cuando son tantas cosas es porque se trata de un sistema maduro. Si no lo fuese no podría haber tantos solapes. Pero nos encontramos con que es como si tuviésemos, utilizando una expresión matemática, toda una serie de paréntesis abiertos entre corchetes y supracorchetes, pero algunas veces se cierra el corchete antes de acabar el paréntesis y entonces hay que aclarar por dónde vamos.

En resumen, señor Abril Martorell, lo que usted ha dicho de los montoncitos me va muy bien, quizá es una vieja escuela o lo que usted quiera. Quiero saber todos y cada uno de los montoncitos que corresponden a nuestras demarcaciones. Quiero saber fechas de proyecto, de licitación, de finalización prevista. Casi diría que me importan más estos datos que las propias cantidades, que también me importan. En realidad, lo que a mí me interesa es que usted licite obras y que después se realicen. Póngame usted los montoncitos. Cumplan. Yo no me sorprenderé en que ustedes cumplan. Confío en que usted va a cumplir. Por tanto, usted ponga los montoncitos. Veán de acelerar algunas de las previsiones, por lo que se refiera a plazos, porque hay algunas urgencias que son urgentes —valga la redundancia—, ya que algunas son de tipo social. No comprendemos, por poner un ejemplo, para que se vea claro, que tengamos durante tres años una consignación total de 210 millones de pesetas para estudios informativos para un nuevo túnel de Viella. Después cuánto tiempo hay para un proyecto y cuánto para una obra. Estos conceptos deberían acelerarse en esta obra y en alguna otra que hubiera.

Por lo demás, con la lista que repetiré por escrito para que me la pueda contestar el director General de Carreteras y el director General de Infraestructuras Ferroviarias, nos daremos por satisfechos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Zabalía.

El señor **ZABALÍA LEZAMIZ**: Le he hecho cuatro preguntas, señor Secretario de Estado, dos de las cuales no me ha contestado porque no puede y las haré por escrito. Le recuerdo que una era el desglose de las estructuras urbanas de Guipúzcoa y Vizcaya y por qué no aparecían inversiones de Álava, y la otra, las demás actuaciones del Plan director de infraestructuras que aparecen con una partida de 242 millones y que nos gustaría saber el destino y la territorialización.

Referente al túnel de Sedantes, de la misma forma que no nos respondieron a la pregunta por escrito que les hicimos en julio y nos contestaron en septiembre, me vuelve otra vez a no contestar, o no lo he entendido bien. La pregunta es muy sencilla: el año pasado se aprobó en presupuestos 500 millones de pesetas. ¿Qué destino se han dado a esos 500 millones de pesetas para el acceso ferroviario del túnel de Sedantes al puerto de Bilbao? Esto es simplemente lo que le pregunto y lo que quiero saber: el destino de los 500 millones de pesetas que aparecen en la ley de presupuestos.

La cuarta pregunta es la famosa «Y» vasca sobre la que me dicen: han terminado el estudio informativo este trimestre. Muy bien. Y ahora ¿qué?, le pregunto yo. Entonces dice: no hay dinero presupuestario para este proyecto. Ésta es la respuesta que nos da el Ministerio todos los años cuando hacemos la misma pregunta. Pero es que en los presupuestos aparece todos los años, en el programa plurianual, la «Y» vasca. Por cierto, me gustaría saber qué quiere decir lo de Álava. En el presupuesto de 1997 aparecían los 100 millones aprobados; para el año 1998, otros 100; para 1999, 1.000 millones; para el 2000, 5.000. En los presupuestos para 1998 aparecen 250 millones; en 1999, 1.250 millones, y en el 2000, 2.000 millones, y desaparece en el año 2001. Si hay un plan plurianual para el proyecto de la «Y» vasca, ¿por qué es distinto de un año a otro? ¿Existe o no existe ese programa? Parece ser que, al final, el Plan director de infraestructuras ha sido asumido íntegramente, como acaba de decir, por el actual Gobierno, pero sólo se puede asumir aquello que tiene financiación. Es decir, ¿qué va a ocurrir con todos los proyectos del Plan director de infraestructuras que no tienen financiación? ¿Se van a acometer o no se van a acometer? ¿Cuándo y cómo se puede conseguir esa financiación? Indudablemente, la financiación es una cuestión de prioridades. No hay financiación para todo. Empezamos el año a cero, cuando ustedes hacen el presupuesto, con unos ingresos previstos, y ahora vamos a ver cómo los gastamos, además de lo que tenemos ya contraído. Algún plan habrá que hacer. Alguna vez este proyecto entrará en el plan, desde el punto de vista financiero, ¿o no va a entrar nunca?

Luego dicen algo tan curioso como que dentro del Plan director de infraestructuras, además de los compromisos

adquiridos, hay que tener en cuenta la demanda social. ¿Me quiere explicar usted qué quiere decir demanda social? ¿Los que meten más ruido? ¿La sociedad que es más beligerante públicamente? ¿Cómo se mide esa demanda social?

Hay una cosa que a mí me ha preocupado, y es cuando dice que usted ha anotado ahí que, además, en este proyecto puede haber conflictos allí. No nos faltaba más que en los presupuestos aparecieran los conflictos que tenemos en el País Vasco. ¿Qué quiere decir que puede haber conflictos allí? ¿Qué quiere decir esa anotación? Le ruego que me lo explique. No sé si he entendido mal o si, según este apunte que ha dicho, ésta es una obra que pueda ser conflictiva allí. Pueden ser conflictivas esta obra y todas las que tenemos allí. ¿Eso es algo que apunta usted en el Ministerio, en su departamento? ¿Qué trascendencia tiene eso?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: De las palabras del señor secretario de Estado, hay algunas cuestiones interesantes en relación con la manera de ver las cosas de Galicia.

Agradezco el tono, pero le tengo que decir algo muy importante. En primer lugar, como ahora el presupuesto es bajo, se justifica así la falta de inversiones, por ejemplo, en un terreno como el ferrocarril. Cuando el presupuesto no tenía restricciones, era igual para Galicia. Aquí hay una continuidad histórica muy preocupante.

En segundo lugar, usted habla de que los presupuestos de Galicia en inversiones son de los más elevados del Estado español. Pero está obviando un dato fundamental que yo di al principio, y es que eso se debe a la inversión en las autovías, que usted mismo reconoció que eran generales para todo el Estado; era la comunicación radial de Madrid con todos y allí es el último lugar en llegar. Lo que no puede argumentar es que tenemos 51.000 millones de pesetas, de los cuales prácticamente 28.000 son en autovías y, en concreto, en los tramos de Piedrafita, y lo que se hizo de A Coruña para salir y de Vigo para salir, porque eso es la parte del león, pero eso ya lo tuvieron otros muchísimo antes y nadie se lo vendió 50.000 veces.

Lo que no entiendo, y es preocupante porque sigo sin entender el problema del ferrocarril en Galicia, es que me diga que otros no tienen nada. Lo que ocurre es que nosotros llevamos sin nada durante años y años. Le reto a que me diga en qué lugar hay una línea con la ocupación que tiene A Coruña-Vigo. Vamos a jugar dentro de esos esquemas y nos vamos a olvidar del resto. El resto no tiene derecho a nada. Nadie está hoy día con una vía sin electrificar. No me gusta hacer comparaciones. Para que no se preste a malos entendidos, no las voy a hacer ni con Cataluña ni con Euskadi, pero sí con Andalucía.

Para la línea Cádiz-Jerez de la Frontera hay más de 1.040 millones de pesetas y tienen un tren que llega en cuatro horas y veinte minutos a Madrid; tienen servicio de cercanías —nosotros no— y debemos andar con 20 trenes regionales de un lado para otro, en una vía única, sin electri-

ficar, con una frontera en donde la potencialidad económica y demográfica es mayor que la de Euskadi con Francia y que la de Cataluña con Francia.

Por favor, no sigan con ese argumento. Digan que no quieren ver esto, que pasan olímpicamente de Galicia, que el organigrama está trazado así y no lo van a rectificar a no ser que sea a la fuerza y yo me callo. Pero escuchar que otros no tienen nada, a mí me hace gracia. Si quiere le paso revista a toda la periferia, ya no a las cercanías de Madrid. Digan ustedes que no tienen presupuesto y que Galicia no tiene derecho al tren. Yo me callo, todo queda claro políticamente y ya está.

De todas maneras le vuelvo a dar las gracias por el tono que ha utilizado.

El señor **PRESIDENTE**: Con la mayor concisión que pueda, vamos a ver si terminamos esta comparecencia, que se está retrasando un poco.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señor Morlán, la capacidad de ejecución del presupuesto usted considera que es baja. Ya he dicho anteriormente que a continuación viene la comparecencia del subsecretario, que estoy seguro que tiene estas cifras. Si no las tenía al principio, las tiene ahora con toda seguridad y podrá comprobar que no es baja. Somos los primeros interesados, como Gobierno, en utilizar plenamente el presupuesto. Yo creo que los 40.000 millones no se acumulan. Si estoy confundido se lo daré por escrito.

Le preocupa que los 60.000 millones del GIF vayan para la información pública y los proyectos. Esto no se hace habitualmente. Lo que sucede es que en este caso particular tenemos todo el interés del mundo en que se aplique el presupuesto, que es extrapresupuestario, respecto de Maastricht (va por el capítulo 8, por lo tanto, no afecta; procederá o no de privatizaciones, pero es otra fuente presupuestaria); tenemos todo el interés en utilizarlos y, sobre todo, en términos económicos, si una infraestructura no se ha utilizado pronto es como malversar la rentabilidad que pudiera tener. Por lo tanto, puestos a hacer un ferrocarril entre Madrid-Zaragoza y Barcelona, conviene conectar en un instante del tiempo si fuese posible para sacarle rentabilidad.

Eso nos ha conducido a que en una zona que está entre Guadalajara y Calatayud, que prácticamente no ha tenido o no está teniendo alegaciones, se pueda parar un proyecto con el fin de modificarlo si hubiera que cambiar el trazado con motivo de la declaración de impacto ambiental. Ésa es una condición que se ha puesto por escrito con objeto de que no haya ningún mal entendido en algo que es fundamental y de responsabilidad, por otra parte, administrativa elemental.

Dice que se alegra de que se acepte el PDI. El Gobierno lo ha expresado de varias maneras y en varias situaciones. No tengo el comprobante en este momento, pero el Gobierno tiene que aceptar lo que previamente en este sentido y con tan gran consenso fue aprobado por el Parlamento.

Me he referido a que las prioridades del PDI en materia de carreteras se aceptan porque son cumplibles, por sí decir. Las prioridades del PDI en materia ferroviaria, como no iban acompañadas de una financiación, no son presupuestariamente cumplibles, mientras que las de carreteras, con una demora mayor o menor de un año o dos, son cumplibles presupuestariamente. Por otra parte, el conjunto de carreteras solicitado por el PDI era en el fondo todas las vías de conexión fundamental, de las cuales yo he enumerado las que faltan, pero las que no faltan conectan todas las comunidades unas con otras. Ésa es la sustancia. Además, hablando de conexiones, había algunas secundarias que enumeré el año pasado.

Señor Morlán, quisiera aclarar una cuestión. Yo tengo una responsabilidad hacia los entes que están adscritos al Ministerio a través de la Secretaría de Estado y mi relación es la misma en cuanto al detalle. No tengo por qué conocer más detalle de carreteras que lo que construya el GIF. De hecho ahora mismo le he explicado lo que tiene que estar construyendo.

Otra cuestión es que la relación no es la misma. Un ente se crea precisamente para que tenga unos ingresos, un grado de autonomía o ambas cosas a la vez, y como consecuencia de ello cumple sus fines. Lo que yo tengo que hacer es cumplir con mi obligación, la responsabilidad que la ley determina y eso es lo que procuro. Otra cosa es que esté en el detalle que necesite en cada caso y que no tiene por qué ser mayor en un caso que en otro. Tiene que ser el necesario en cada situación para que yo responda de lo que debo responder. En unos casos será un gran detalle, aunque sea un ente, y en otros casos no será ningún detalle, aunque sea la dirección general de Carreteras.

El presupuesto se reparte en términos políticos. Yo creo que he tenido cuidado con el lenguaje y he hablado siempre de demanda social reiteradamente. Si me he confundido, pediré que se tenga en cuenta pero he tenido un cuidado relativamente escrupuloso en hablar de demanda social. Lo que pasa es que el traductor de una demanda social siempre es una instancia política, porque nosotros no tenemos un interlocutor anónimo que nos diga que la sociedad pide no sé qué. Nosotros no somos quienes para interpretarlo, no nos tenemos por tanto.

Señor Santiso, creo que aquí hay varias cosas. Yo no desconsidero al ferrocarril. Si no lo he sabido expresar lo vuelvo a decir. Europa no desconsidera el ferrocarril. Lo que sí le digo para ser leal, para ser noble y para ser honrado es que se está luchando y no se ve claro. Creo que éste es un ámbito en el que si no puedo expresarme con la suficiente claridad, no lo haré, pero me parece que todos somos adultos y tenemos que tener los ojos abiertos.

¿Por qué ha pedido la Directiva 91/440 que se separe el gestor de la infraestructura del usuario? Para tener las cuentas claras, porque no se ha acabado de aclarar. ¿Por qué están insistiendo fuertemente en la Comisión para que haya pasillo ferroviarios? Para ver de hacer alguna competencia, porque están montados unos monopolios, y yo creo que el caso de España es de los mejor situados. En Francia y Alemania hay unos monopolios con cientos de miles de empleados y con unas subvenciones que son necesaria-

mente importantes, con unos planes en el caso de Alemania, una ley que se desarrollará en seis, ocho o diez años, o no sé cuántos, que, teniendo los presupuestos tanta demanda de bienes sociales, cada vez se hace más peliaguda la cuestión ferroviaria. A mí me parece que aquí existe un contrato-programa y que Renfe lo está cumpliendo creo que escrupulosamente. Entre otras facetas y responsabilidades, soy presidente de la Comisión de seguimiento del contrato-programa de Renfe y, por lo tanto, de primera mano he tenido que considerar el esfuerzo que está haciendo.

La otra cuestión distinta que hay que considerar es la siguiente. Si un sistema claramente alternativo, como es el de la carretera, adquiere un desplazamiento a mayor velocidad, el ferrocarril no se puede quedar en velocidad del siglo XIX, porque es lo mismo que decir que vamos a pasear vagones vacíos. Por lo tanto, el tren tiene que coger velocidad. ¿Será la alta velocidad, será la velocidad alta? Será la velocidad que la infraestructura permita, pero siempre una velocidad que haga que el tiempo sea comparable, y si es posible, mejor.

Teniendo en cuenta que es un medio más cómodo, teniendo en cuenta que es un medio que permite ir trabajando, etcétera, utilizaremos las ventajas diferenciales que pueda tener el tren. ¿Qué sucede? Que la renovación de vías y de trazados, en el caso concreto que conozco, entre Albacete y La Encina, he pedido que se haga con mejores radios de los que me encontré cuando entré a fin de que coja velocidad. Como sabe S. S. perfectamente, el tren de alta velocidad no es una magia. Es una máquina que tira más fuerte y el trazado geométrico permite que no se salga al tomar la curva. No hay más misterio en la alta velocidad o en la velocidad que sea, porque todas las velocidades son del mismo estilo. La geometría las ha de permitir y la máquina poder tirar de ellas. Dejando estas distinciones que se impusieron al principio, lo que hay que hacer es que los trazados mejoren. Por ejemplo, se está mejorando de Burgos hacia el norte. España tiene como dos mesetas, y esas dos mesetas permiten que haya unos trazados buenos. No sucede lo mismo con la variante de Pajares, que es imposible que sea un trazado sobre la meseta, o con las llegadas a Galicia.

El ferrocarril tiene que coger velocidad porque en caso contrario no tiene nada que hacer con la carretera. No es una querencia tecnológica, ni es una querencia de sobreinversión, ni de modernidad, sino que es una necesidad de supervivencia del ferrocarril. El ferrocarril y sus componentes tienen que ganarse la vida. De otro modo es un medio que tiene problemas, y está luchando toda Europa por ellos. El ferrocarril no está solo.

Señor Sedó, como creo que cuento con su amistad, no voy a a decir nada, después de que reconoce que se trabaja, cosa que ya sabía. Si hubiera sido una conversación entre los dos no habría sentido la menor necesidad de responder. Según tenía aquí anotado, me ocuparé de que se preocupen de los corchetes.

Señor Zabalía, cuando un presupuesto se reduce los 500 millones no se sabe dónde van a parar. No tienen un letrado que les acompañen. Yo no le sé decir. Pero es que nadie lo

sabría decir. En lo relativo a la «Y» vasca, según reunión que han tenido con el ministro, el Gobierno ha asumido que se prosigan los estudios y se concluya. De hecho, llevamos un año y medio y la prueba es que está a punto de concluir este estudio informativo.

¿Tenemos los miles de millones que hacen falta? En este momento no lo sé. Como todavía no es el momento de la decisión, sino que esto ha de salir a información pública, cuando eso se decida llegará la hora de la verdad y será el momento de este examen detallado que ha hecho. Entre tanto, se hace en el presupuesto lo que es natural que haga cualquier persona. Pone cantidades plausibles hacia el futuro, pero es que no puede hacer nada muy distinto. El ministro, como sabe, tuvo una reunión con el señor Maturana y con otros señores al principio, se dijo desde el principio paladinamente que el Gobierno asumía esto de la «Y» vasca y yo lo único que hago es decir que, con un presupuesto de 36.000 millones, no se puede hacer ni el Madrid-Guadarrama ni todas estas cosas. Lo que sucede es que mientras transcurren los estudios informativos pasará otro año, tendremos otro presupuesto y discutiremos este problema a fondo. Entre tanto, si no se comprende que haya problemas, la verdad es que a mí me transmiten que, tal como se han desarrollado hasta ahora estos pasos previos a fin de tener un anteproyecto para información pública, parece que hay una zona que puede ser más conflictiva; no por razones de conflicto, sino porque el trazado en sí pueda ser conflictivo. Si esto resulta molesto, pido que se retire y no he dicho absolutamente nada. Es conflictivo por el trazado de los valles, por la orografía de los sitios. Es más sencilla bajar por el valle del Nervión que ir hacia el este. Si esto no es constructivo en este momento, lo retiro porque no hace falta realmente, no va al fondo de la cuestión.

Lo único que puedo decir al señor Rodríguez es que hay cuatro infraestructuras. Una es puertos, que vive su vida; otra es aeropuertos, que viva su vida, tal como he descrito, y tiene sus propios ingresos. Naturalmente, los aeropuertos se alimentan de los lugares donde hay más tasas, pero como forman un sistema, el sistema de aeropuertos nacionales, el conjunto de tasas, va a parar a La Coruña o a Santiago. Creemos que tiene las necesidades atendidas, y si no es así estamos dispuestos a subsanarlo. Lo mismo sucede en el caso del sistema de puertos, que sabe que se discutió. Sólo nos quedan dos infraestructuras: carreteras, que, como usted dice, otros ya lo tienen. Creo que hacer justicia consiste en que tenga todo el mundo lo que deba tener. Si no lo tenía Galicia y se está haciendo, yo creo que es justo por parte de todos, porque todos pagamos impuestos y una parte de los impuestos de todos los presentes van a parar justamente a esa autovía. Yo no pretendo nada, sino que el Gobierno hace lo que debe de hacer. Lo que no conviene es tampoco reñirnos por hacer lo que debemos hacer. Nosotros consideramos que se deben hacer esas autovías y las estamos haciendo.

Sistema ferroviario. Se ve que he hablado más de la cuenta. Lo único que sucede es que hay un presupuesto limitado. Ese presupuesto no da para más y ya no sé qué hacer. No se puede hacer ni la variante de Guadarrama ni la

«Y» vasca ni el ferrocarril del Atlántico ni absolutamente nada en este año, que es el que estamos examinando. Sobre lo que suceda más adelante, he dicho una cosa que yo creo que podía ser útil y es que el Ministerio, en los trabajos realizados con la Xunta, lo sabía, pero toma conciencia de que sería convenientísimo ese ferrocarril que, además, enlaza con Portugal. Cada vez que voy a Galicia, que no lo puedo prodigar, la verdad es que tomo nota de que esa frontera económicamente está en ebullición y de eso soy absolutamente consciente. Me parece que es bueno que lo sepamos todos porque es para alegrarse. Por otra parte, cuando desde Vigo o desde Pontevedra a Madrid se tarde en venir por carretera 5 horas en lugar de 10, creo que habremos ganado todos los españoles y también los gallegos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al secretario de Estado, después de esta extensa comparecencia, que yo creo que ha colmado adecuadamente las expectativas que había despertado.

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN). A PETICIÓN DEL GRUPO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000942) Y DEL GRUPO POPULAR (Número de expediente 212/000998).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia del subsecretario de Fomento, don Víctor Calvo-Sotelo, a quien damos la bienvenida.

Con el retraso que hemos acumulado, advierto a todos los portavoces que intervengan que será absolutamente estricto en los tiempos: 10 minutos como máximo en la primera intervención, 5 en la segunda. Y aunque no puedo ser igual de estricto con los comparecientes, porque no tengo tanta autoridad, sí les ruego encarecidamente que también ellos observen 10 minutos en la primera réplica y 5 en la segunda.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Muchas gracias al señor subsecretario por su presencia en la Comisión de Infraestructuras.

Voy a dividir mi intervención en tres partes. Pasaré a las preguntas para que el señor presidente no me llame la atención. La primera de ellas es hacer referencia a cuál es el estado de ejecución del presupuesto. Ya se lo hemos planteado anteriormente al señor secretario de Estado de Infraestructuras y él me ha remitido a usted. Si todos los aspectos de ejecución del presupuesto a 30 de septiembre de 1997, que harán referencia al conjunto del Ministerio, no nos los puede facilitar ahora, le agradecería que nos los mandara a la mayor brevedad posible con la finalidad de observar cuál es el funcionamiento y el desarrollo presupuestario que tiene el Ministerio de Fomento.

En un segundo término, sí que me gustaría hablar de otro aspecto general que afecta al conjunto del Ministerio de Fomento. La Lofage ha establecido que se produzca

una reordenación de las competencias de la Administración periférica del Estado, en el sentido de redistribuir o de concentrar, dependiendo de las subdelegaciones y delegaciones del Gobierno, a los funcionarios de distintos Ministerios. Eso ha supuesto que, por parte de esos diversos Ministerios, se están haciendo aportaciones, que son trasvasadas al Ministerio de Administraciones Públicas y que van dirigidas a satisfacer las necesidades que se van a plantear como consecuencia de la incorporación de esos funcionarios. Al Grupo Socialista le gustaría saber cuántos funcionarios van a ser los afectados por ese trasvase del Ministerio de Fomento al Ministerio de Administraciones Públicas; si van a ser eventuales, funcionarios o personal laboral; en qué condiciones pasan los funcionarios; qué áreas son las que no transfieren funcionarios porque, según tengo entendido, hay algunas áreas que van a seguir manteniendo a nivel periférico su estructura provincial —demarcaciones de carreteras, tengo entendido, algo de telecomunicaciones— y sí que sería bueno que, con la finalidad de contribuir también a que todos los grupos políticos y, desde luego, el Grupo Socialista, conozcan cuál va a ser la estructura del Ministerio de Fomento a partir del 1 de enero de 1998 en las respectivas provincias, nos aclarara este tema.

Hay otro aspecto también que quiero poner de manifiesto, y es la supresión de la Dirección General de Telecomunicaciones. De hecho desaparece como tal Dirección General de Telecomunicaciones, me imagino que motivado por la aparición de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones. Se produce un fenómeno curioso, y es que no hay ningún desplazamiento de recursos desde el propio Ministerio a la Comisión, o al menos no en la medida que cabría esperar para atender sus necesidades.

Sin embargo, sí es cierto que cuando se observa, por ejemplo, en el programa 511.D, Dirección de servicios generales de fomento, el personal que había en 1997 y 1998, se ve que se produce una acumulación del personal procedente de esa extinta Dirección General al resto del Ministerio. Me gustaría saber qué tipo de funciones y qué competencias van a asumir esos funcionarios, los que quedan, de la extinta Dirección General de Telecomunicaciones.

Hay otro aspecto que también se plantea, y es el de la funcionarización. ¿Está previsto ir iniciando el trámite de la funcionarización de todo el personal laboral en el Ministerio de Fomento? ¿Es un aspecto que se está discutiendo en Administraciones Públicas o todavía no se han dado esos pasos? Hago referencia a este tema porque en la comparecencia del señor subsecretario de Administraciones Públicas había alguna previsión de que eso pudiera producirse en un determinado tiempo. El de Fomento, como es lógico, es uno de los Ministerios en donde el personal laboral tiene una importancia destacada, tanto ahora como en otros momentos. Habría que ver si eso entra dentro de lo que son los planteamientos del propio Ministerio a la hora de establecer su permanencia como personal laboral o como funcionarios.

Dentro de los programas que dependen de usted, señor subsecretario, sí que se observan, como aspectos genera-

les, que hay aumento en personal y hay aumento en gastos corrientes.

Antes el señor secretario de Estado de Infraestructuras ha puesto de manifiesto que la cifra global aumenta un 1,8 por ciento en los gastos corrientes. Cuando se lee el presupuesto, capítulo por capítulo y programa por programa, analizando cada uno de los apartados de los mismos, y se va observando en qué medida los gastos corrientes van aumentando, da la impresión de que hay un cambio en la tendencia en ese control exacerbado que tenían ustedes del gasto corriente. Ahora parece que no, que las cosas van en otra dirección y que han observado y ratificado que es necesario que los servicios funcionen. Para ello es necesario que exista un gasto corriente razonablemente aceptado por todos, y creo que es un gasto necesario para el buen funcionamiento de todos los servicios.

En la comparecencia (y ya voy acabando, señor presidente, para que no me diga nada) había un aspecto que estaba relacionado con la vivienda.

En los dos programas que contempla el presupuesto, uno que es el 431.A, promoción en la Administración y ayudas a la rehabilitación y acceso de vivienda, nosotros lo que vemos es que en el capítulo de subvenciones, en los subsidios de tipos de interés, desde 1996 hasta 1998 hay un *decalage* hacia abajo que nos permite augurar que estos programas no están teniendo todo el apoyo que debieran tener por parte del Ministerio. Si hablamos de subvenciones, en 1996 había 45.000 millones de pesetas; en 1997, 40.715, y, en 1998, ustedes los incrementan a 41.000 millones de pesetas. Por lo tanto, lo que vemos es que la cifra que ustedes proponen es bastante exigua para las necesidades que se plantean en el desarrollo de los programas de vivienda y en el desarrollo del plan de vivienda.

Pensamos que el ligero incremento es insuficiente para atender a los 41.000 millones adicionales que en el presente ejercicio se hubieran necesitado para hacer frente a los compromisos firmes con entidades de crédito y con particulares, derivados de los diferentes programas de vivienda que cada año se van superponiendo en cuanto al gasto que generan. También pensamos que los subsidios de tipos de interés que ustedes plantean —que en 1996 fueron de 91.000 millones; en 1997, de 60.000, y, en 1998, de 61.000 millones de pesetas— no hacen frente a todas las necesidades que se plantean en el desarrollo de un plan de vivienda.

Antes el señor secretario de Estado, cuando ha hecho la presentación del programa conjunto del Ministerio de Fomento, se ha referido a que el descenso de los tipos de interés va a permitir una mayor actuación del Ministerio en la atención a estos subsidios de tipos de interés. Yo pienso que esto será en el futuro porque, indudablemente, los tipos de interés a los que se han suscrito los anteriores convenios se mantendrán en su dimensión, en su cifra y únicamente afectará a los que vengan de ahora en adelante. Los préstamos a veces son de hasta 25 años y mantener el tipo de interés durante ese tiempo nadie lo puede olvidar. Entendemos que no se puede justificar el que ahora la bondad económica y la bondad de los tipos de interés vayan a ser elementos que modifiquen toda la estructura de la política

de vivienda porque hay dos fases: una, la que va de ahora en adelante que, efectivamente, sí se verá beneficiado; y otra, que va de aquí hacia atrás que, indudablemente, no se verá beneficiada.

Hay un último punto que le quiero plantear, relativo a estos programas, que hace referencia a la gestión del plan de vivienda. Según tengo entendido, los convenios se firmaron en el mes de agosto. Con la finalidad de ver qué previsiones podemos hacer de cara al año próximo, nos gustaría saber cuál es, en estos momentos, la ejecución de este plan de vivienda, cómo se está llevando a cabo la gestión, qué tipos de convenios se han firmado; en definitiva, un marco completo de cuál es la situación del plan con la finalidad de estudiarlo con detenimiento y atender las posibles enmiendas que nosotros podamos presentar para mejorar lo que entendemos que es un presupuesto que no responde a las expectativas que pensamos que tiene que tener un presupuesto de Fomento.

Estamos oyendo —y antes lo ha dicho el señor secretario de Estado de Infraestructuras— el término extrapresupuestario. Yo no creo que esa terminología sea la más correcta, en una pura definición filosófico-política. Extrapresupuestario no existe porque es lo que está fuera del presupuesto. Si se vende el patrimonio, los recursos que se generan, que son del Estado, tienen que desembocar en algún capítulo presupuestario. Otra cuestión es que la gestión de esos recursos se haga de una manera o de otra con la finalidad de que incida o no en la deuda pública para evitar que nos veamos castigados por no cumplir algunos de los requisitos de nuestra presencia en la Unión Europea. Me gustaría saber en este momento qué capítulos de esos recursos, que se denominan extrapresupuestarios, se han ejecutado, cuántos se han ejecutado, a qué programas han ido y qué capítulos son los que ustedes prevén (en función de las privatizaciones denominadas últimamente como la panacea para solucionar los problemas) que se lleven a cabo en 1998 y en qué proyectos se van a utilizar para atender las necesidades que se plantean en este Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Voy a ser muy breve y no voy —ni con mucho— a consumir los diez minutos que fija la Presidencia.

Voy a hacer al señor subsecretario dos preguntas circunscritas al área de vivienda, que tienen que ver con la política de vivienda (a la que también se ha referido el portavoz del Grupo Socialista señor Morlán), en el marco de una primera expresión de satisfacción por la dotación que para este capítulo se contiene en los Presupuestos Generales del Estado para el año 1998. Seguramente no estará de acuerdo el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, porque si el año pasado había 108.000 millones de pesetas, este año vuelve a haber 108.000 millones de pesetas. La variación es de unos cientos de miles, no sé en este momento si al alza o a la baja. En definitiva, se mantiene constante esta importante consignación presupuestaria que, dado el efecto multiplicador que la vivienda (recuér-

dese que por cada peseta que se invierte en términos presupuestarios se movilizan del sector privado catorce o quince pesetas) tiene en todos los objetivos de la política económica del Gobierno, se ha plasmado en lo que es más importante, desde el punto de vista de la política de vivienda, que es la baja de los tipos de interés.

En ese contexto le formulo dos preguntas concretas: la primera es que, al parecer, la formalización y ejecución de los convenios con las entidades financieras tropezó con algún escollo en la Intervención General del Ministerio de Economía y Hacienda, lo que determinó un cierto retraso. Quiero que el señor subsecretario ratifique que este tema quedó absolutamente resuelto. En esa misma línea, del total de los 880.000 millones de pesetas aprobados por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, ¿cuántos convenios se han suscrito y están en disposición de ser facilitados al sector privado? Este dato se refiere a la fecha más próxima que tenga el señor subsecretario.

La segunda pregunta es todavía más concreta —y dado que con el año 1997 termina una prórroga del plan 1992-1995, que alcanzó al año 1996 y de alguna manera al año 1997, por tanto estamos en presencia del plan cuatrienal, quiero creer, 1998-2001—, ¿cuál es el estado de elaboración en el momento actual de este plan cuatrienal 1998-2001, que será ciertamente el primero que se formule en su integridad, por el período plurianual correspondiente, por el Gobierno del Partido Popular?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar tiene la palabra el señor Calvo-Sotelo, a quien ruego que, si puede, se atenga a los diez minutos. Se lo agradeceremos todos.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín): Voy a contestar, en primer lugar, a las preguntas del señor Morlán. La primera pregunta, sobre el estado de ejecución del presupuesto, se la voy a remitir al secretario de Estado adjuntándole un papel con esos grados de ejecución en los distintos capítulos del Ministerio. Le señalaré a continuación los más importantes. En estos momentos, a 30 de septiembre, en términos de disposición en el total del Ministerio, estamos en el 80 por ciento de ejecución, y en términos de obligaciones reconocidas en el 60,22 por ciento. Esto respecto al total del Ministerio.

En el capítulo 6, inversiones —quizá el más relevante—, las cifras son de un 75,15 por ciento en términos de disposición y del 49,70 en términos de obligación reconocida. En este capítulo las cifras que teníamos que ejecutar en la misma fecha del año pasado eran muy parecidas; en términos de obligación reconocida estábamos en el 47,79 por ciento y en términos de disposición en el 80,61. No prevemos tener ningún problema en la ejecución del resto del presupuesto en este período. Sí es verdad que las modificaciones legales introducidas en las normas de gestión económica por este Gobierno supusieron dificultades iniciales en la gestión de muchos ministerios y también en éste. Esas dificultades han sido superadas, creo que el nivel de ejecución al día de hoy lo demuestra, ya no existen problemas —la máquina está lanzada— y no tenemos en

estos momentos ningún problema con la ejecución, una ejecución que se está llevando a buen ritmo.

Respecto a la Lofage, efectivamente este año —y ya lo reflejan así los presupuestos— se produce una transferencia importante de personal desde varios ministerios al Ministerio de Administraciones Públicas. En la anterior intervención del secretario de Estado se hizo referencia al capítulo 1, personal. Este capítulo en el Ministerio desciende un 6 por ciento, debido, fundamentalmente, a la transferencia de Personal al Ministerio de Administraciones Públicas. La referencia que hizo el señor diputado sobre una partida específica dentro del área de la Dirección General de Carreteras, se debía a un movimiento interno entre las áreas de conservación y creación de infraestructuras, pero en la Dirección General de Carreteras en su conjunto y en el propio Ministerio se sigue manteniendo la misma tónica de rigor y austeridad en el área de personal.

¿Cuántas personas se van a marchar este año al Ministerio de Administraciones Públicas? El número de funcionarios ahora es de 420 y algo así como la mitad son laborales. Le daré la cifra exacta por escrito. ¿Cómo se ha hecho esto? El Ministerio de Administraciones Públicas ha dividido la aplicación de la Lofage en dos fases. En una primera fase, que es la que estamos llevando a cabo y que se refleja en estos presupuestos de 1998, se transfieren al Ministerio de Administraciones Públicas las antiguas direcciones provinciales del Ministerio y con ellas la gestión de aquellos asuntos que estaban encomendados a las direcciones provinciales. Se mantienen dentro del ámbito del Ministerio aquellas direcciones generales que ya tenían unos servicios periféricos. Como mencionaba muy bien S. S., las demarcaciones de carreteras, los servicios periféricos del Servicio Geográfico Nacional, telecomunicaciones, etcétera. Sobre estos servicios periféricos no se ha tomado ninguna decisión. El plan del Ministerio de Administraciones Públicas consiste, en una primera fase, en absorber el personal que llevaba las direcciones provinciales —son las cifras que le he dado— y ese personal se transfiere ya el 1 de enero de 1998. No se ha tomado ninguna decisión para saber en qué medida se integrarán el resto de los servicios del Ministerio, por tanto, en estos momentos no podría añadirle más información.

Sobre la supresión de la Dirección General de Telecomunicaciones hay una doble motivación. Por un lado, la creación de la comisión cambia el reparto de competencias del Estado en el área de las telecomunicaciones, que es un sector que cada día demanda más atención. Había un criterio de eficiencia administrativa; la Secretaría General de Comunicaciones tenía una única dirección general y se pensó que podía ser más eficiente una organización administrativa distinta. Esta medida es reciente, pero no ha habido desplazamientos de recursos ni están decididos todavía de una manera definitiva entre las subdirecciones generales que formaban la antigua Dirección General de Telecomunicaciones, dentro del ámbito de la Secretaría General de Comunicaciones ahora o del ámbito del Ministerio o de la propia comisión. De momento no tengo más datos, pero no ha habido un reparto o una asignación distinta; estamos todavía trabajando en esos detalles.

Su cuarta pregunta es sobre el proceso de funcionalización. Nosotros estamos a la espera de las instrucciones precisas del Ministerio de Administraciones Públicas. Los ministerios no estamos tomando ninguna decisión siendo unas directrices claras de Administraciones Públicas y, por tanto, me remito a la intervención del subsecretario de Administraciones Públicas.

Sobre aumentos en personal y gastos corrientes, no sé dónde podemos tener esa discrepancia. Existen gastos corrientes en el capítulo 2. Efectivamente hay un ligero aumento del 2 por ciento. El año pasado hubo una disminución drástica de este capítulo. Recuerdo que en esta Cámara se planteó por varios grupos la poca fe que tenían en la capacidad de que aquello pudiéramos llevarlo a cabo, la verdad es que no sin dificultades, porque no es fácil ningún proceso de austeridad en este tipo de gastos corrientes. Sin embargo, sí podemos decir que en el Ministerio de Fomento se han aplicado los presupuestos que teníamos para este año y al día de hoy, y con la ejecución bastante avanzada, tenemos una razonable confianza en llegar a final de año cumpliendo los objetivos muy ambiciosos de reducción de gasto que nos habíamos planteado; reducción de gasto que se ha producido mediante renegociación de contratos, concentración de algunas competencias y, en general, con un programa de austeridad en el Ministerio. Para el año que viene se ha producido un aumento muy pequeño de esos gastos —2 por ciento—, lo que hace que después del recorte drástico del año pasado, nos mantengamos a un nivel prácticamente idéntico, dentro de las previsiones de inflación.

Respecto a personal, ya le he dicho que hay una disminución por la salida de personal hacia Administraciones Públicas, pero quitando ese efecto el aumento de la partida de personal es el mismo que para el resto de la Administración, manteniendo los mismos criterios de rigor y austeridad que he mencionado anteriormente.

Entrando ya en política de vivienda y contestando tanto a su intervención como a la del señor Ortiz, le diría que los capítulos más relevantes en el presupuesto son el de subvenciones y el de subsidiación. El de subvenciones, que en el plan de viviendas es la parte más cara y también la que va destinada a aquellas viviendas y a aquellos destinatarios de menor poder adquisitivo, es el que sufre un aumento más importante, es decir, de los 25.3000 millones que había en 1997 pasamos a 31.000 millones este año, que es un incremento del 23 por ciento. Esa partida nos permitirá atender las revisiones al alza de los objetivos iniciales del vigente plan.

En cuanto a la subsidiación, que es la parte de los intereses, a la que también hacía referencia, se mantiene prácticamente idéntica, con un incremento del 1,3; pasa de 60.000 a 61.000 millones. Como usted bien decía, el peso en estas partidas de subsidiaciones es muy importante en todos los planes antiguos que arrastra el presupuesto del Ministerio de Fomento. Ahí hay dos matizaciones que hacer: por un lado, el pequeño incremento en esta partida sí que se hace dentro de un entorno de tipos de interés menores, que quiere decir que a la misma partida presupuestaria se puede promover un mayor número de actuaciones

y de créditos, con el mismo coste para la Administración, que es lo que ya hicimos el año pasado revisando los planes de 1996 y 1997, es decir, que el estar en un entorno de tipos de interés más pequeños permite aumentar el número de actuaciones y el volumen de créditos que se genera. Por otro lado, también nos permite disminuir el coste de planes antiguos, porque hay varios planes que tienen cláusulas de revisión. En concreto, durante el año 1997 hay programas del convenio de 1992, que estaban a tipos mayores, que se van a ir negociando, igual que los correspondientes a 1993 y 1995. La renegociación de estos convenios a tipos de interés más bajos también nos permitirá ahorrar en esa partida. Yo creo que con esto queda suficientemente demostrado que el presupuesto de vivienda mantiene la tónica de un apoyo importante a la vivienda, con un incremento muy sustancial en el capítulo de subvenciones.

Sobre la propia gestión del plan, efectivamente éste ha sido un año de una gestión complicada, complicada también por lo ambicioso de sus objetivos. A principios de año se planteó y se renegó con las comunidades autónomas un incremento sustancial del alcance del plan sobre lo negociado en Santander, dado que los menores tipos de interés nos permitían gestionar un volumen muy superior de créditos. Eso se negoció en los primeros meses del año; luego se puso en marcha un sistema de acuerdo con el Ministerio de Economía y Hacienda, mediante el cual sacamos a subasta los tipos de interés que iban a estar vigentes en el nuevo plan. Eso no fue sencillo ponerlo en marcha, pero se llevó a cabo y en los meses de mayo y junio ya teníamos una subasta que nos permitió obtener un tipo de interés muy competitivo, del 5,55 por ciento, del que se beneficia el total del plan. Inmediatamente después hubo que formalizar los nuevos convenios con las entidades gestoras; hubo una cierta repercusión en los medios en aquel momento durante el mes de julio; hubo que solventar algunos problemas que el nuevo marco legislativo nos creaba en cuanto a la fiscalización de esos convenios, que se resolvió al final de julio; en los primeros días de agosto se firmaron los convenios, y al día de hoy la ejecución del plan demuestra que estamos avanzando en el buen camino y que vamos a poder cerrar el ejercicio con una buena ejecución del plan de vivienda.

Las cifras de la ejecución del plan las tengo aquí. A fecha 30 de septiembre el total sobre el volumen de préstamos está gestionado en un 55,5 por ciento, que son 491.000 millones de pesetas sobre un total de 885.000; estos 885.000 fueron los objetivos aprobados al alza, porque los objetivos iniciales antes de la renegociación con las comunidades autónomas eran sólo de 654.000 millones. Es decir, que sobre los objetivos iniciales en estos momentos estamos en una cifra muy superior. Le pasaré también las cifras desglosadas de esta ejecución, pero sí querría resaltar que en aquellas más importantes y que suponen una mayor contribución del Estado, que son las de régimen especial, de los objetivos aprobados, que eran 23.900 millones, se encuentran ya financiados a 30 de septiembre 20.605, lo que supone el 86 por ciento de esas partidas; en las viviendas de régimen general es un 61 por

ciento, que es algo inferior, lo que es normal por el menor atractivo que tienen estas actuaciones frente a las de régimen especial, y también por la menor ayuda que comportan.

Por cerrar el asunto de vivienda, y respondiendo a la segunda pregunta de don Luis Ortiz, efectivamente estamos terminando un plan cuatrienal que estaba prorrogado; el borrador del nuevo plan se encuentra en un estado bastante avanzado, que el Ministerio espera presentar a las comunidades autónomas en la próxima conferencia sectorial que se celebrará a finales del mes que viene. En ese momento presentaremos ya el borrador con las líneas fundamentales del nuevo plan de vivienda.

Por último, coincido con el señor Morlán en que el uso de la palabra extrapresupuestaria muchas veces no se hace de una manera correcta. Si fuera cierto no habría que hablar de ello en esta intervención. De hecho hay cosas de las que hay que hablar en esta intervención, y en algunos medios de comunicación se habla de financiación extrapresupuestaria. Las ayudas financieras que se gestionan por el Ministerio de Fomento en el capítulo 8 son presupuestarias. Yo creo que la confusión que se dio en su momento fue por fórmulas genuinamente extrapresupuestarias de financiación, por ejemplo el nuevo plan de autopistas, en el que la financiación es por los privados. Ésa es una financiación extrapresupuestaria. Coincido, por tanto, en que no hay que llamarla así.

El capítulo 8 del año pasado ya se ha hablado de él. En este año se incrementa; los 100.000 millones del año pasado este año pasan a ser 120.000, de ellos 80.000 millones son una aportación al órgano Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, y 40.000 millones se destinan al programa de autopistas. Con la partida de este año, igual que con la del año anterior, lo que estamos es capitalizando al órgano Gestor de Infraestructuras Ferroviarias para que ponga en marcha, con la credibilidad suficiente en los mercados, un ambicioso programa de inversión que el año que viene va a suponer la licitación de un volumen de obra muy superior a esa cantidad. Los otros 40.000 millones se emplearán en su momento, dependiendo de las condiciones en las que se hagan esas concesiones, en las nuevas concesiones de autopistas.

Yo creo que con esto, si no me he pasado del tiempo, he contestado a todas las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Solamente una petición de información. Ha hablado de los planes de vivienda con cláusula de revisión. Nos gustaría que nos mandara una información sobre qué planes son éstos y qué cláusulas de revisión existen, para ver en qué medida se puede proceder a una renegociación de esos tipos de interés.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Calvo-Sotelo.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín): Así lo haré, le enviaré esta información.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Calvo-Sotelo por su presencia aquí.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO AUTÓNOMO CORREOS Y TELÉGRAFOS (ESTERUELAS HERNÁNDEZ). A PETICIÓN DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000953) Y GRUPO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 212/001053).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia del Director General del Organismo Autónomo Correos y Telégrafos, don José Ramón Esteruelas Hernández, a quien cordialmente damos la bienvenida.

Esta comparecencia ha sido pedida por los grupos Socialista y de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para hacer las preguntas que considere oportunas —vuelvo a recordar en un tiempo máximo de 10 minutos—, tiene la palabra el señor Amate.

El señor **AMATE RODRÍGUEZ**: Brevísimamente, señor presidente, ni siquiera emplearé cinco minutos, porque, entre otras cosas, lo único que quería era hacerle dos o tres preguntas al director general del Organismo Autónomo Correos y Telégrafos, ya que la posición política de nuestro grupo la marcaremos en los trámites posteriores. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Quisiera adelantarle que nuestro grupo está seriamente preocupado porque consideramos que se está produciendo en Correos un deterioro del servicio público, tanto en política de personal, donde este verano ha habido zonas completas donde ha habido serios problemas en reparto, en sustituciones, etcétera, que está repercutiendo en la calidad que el servicio presta, como en infraestructuras, en conducciones, etcétera. A nuestro juicio, parece como si se quisiera que cuando entrara en vigor la nueva ley postal estuviera tan deteriorado el servicio público que fuera facilísima la introducción de operadores privados. Ya tendremos tiempo de analizarlo con más detenimiento en la Comisión y en Pleno.

Nos ha llamado la atención la bajada que se produce en la subvención al déficit de explotación. El año pasado había una subvención de 26.193 millones y este año son 25.548, lo que supone 645 millones menos, y quisiéramos saber si es que ha disminuido el déficit de explotación; qué se prevé que va a pasar a final de año y cuáles son las previsiones para el año próximo.

También el próximo año se ha anunciado —están circulando ya los borradores— la nueva ley postal y liberalización de los servicios postales. ¿Cómo se va a financiar la puesta en práctica de esta nueva ley? Los sindicatos creen que la liberalización de facto de todo el mercado postal va a conducir a la inviabilidad económica del correo público y ésta a la pérdida de posibilidades para introducirse en nuevos mercados que aseguren su supervivencia. ¿Se va a

poner a disposición del operador público el dinero necesario para invertir en nuevas actividades y posibilidades de negocio que compensen el agujero adicional que va a producir la mayor liberalización de los negocios tradicionales?

Una última cuestión. ¿Puede ser cierta la preocupación marcada por el sector —y yo he tenido acceso al informe que ha emitido el sector de correos de la Unión General de Trabajadores, que afirma que el déficit estructural del operador público va a conducir a la reducción de su red de distribución y recogida— en cuanto a una regulación de empleo en Correos y Telégrafos, dando lugar a un correo público cada vez más residual?

Nada más, señor Presidente, sino agradecer al señor Esteruelas la información que nos pueda facilitar.

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

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: La verdad es que a nosotros nos gustaría —y se suele decir en todas las comparaciones de presupuestos— haber podido trabajar con una liquidación presupuestaria a 31 de agosto, que es la que se suele hacer en todas partes, con un nivel de detalle importante, para poder valorar qué es lo que había con anterioridad, los principios y los objetivos marcados por esta entidad pública empresarial, que es lo que es ahora mismo —por eso se ha salido del organismo autónomo en el que figuraba como organismo autónomo comercial de Fomento y ha pasado a ser esta entidad pública empresarial—, máxime cuando se ha producido este cambio. A mí me gustaría poder conocer esa liquidación presupuestaria —liquidación presupuestaria como organismo autónomo—, el número de personal que había y las vacantes de personal que existían, porque ahora nos encontramos con que hay una distribución —y después le haré algunas preguntas concretas— tanto en lo que es el presupuesto de explotación como en las operaciones de capital, pero en la ordenación anterior a lo que hay ahora puede haber habido una fluctuación y a nosotros nos gustaría conocer, por ejemplo, la liquidación de las inversiones, liquidación de las inversiones que para el año pasado, en el presupuesto de 1997, se comprometían en torno a 12.000 millones de pesetas. Nos hubiera gustado conocer cuáles son esas inversiones, con los programas y los superproyectos que había, para ver de qué manera lo abordamos este año, con el compromiso que aquí se propone, que puede ser mayor o menor. Por tanto, si en este momento no lo tiene, pero lo pudiera aportar con posterioridad, sí me gustaría conocer esos elementos de liquidación presupuestaria, con el grado de desagregación mayor posible, como mínimo por capítulos, para poder trabajar la presupuestación anterior, ya que se ha producido un cambio. En el tema de personal, quisiera conocer el volumen de personal, especificando cuáles son por vacantes y cuáles no lo son, porque, manteniendo su estatuto anterior, como decía la Lofage, el personal habrá pasado a un funcionamiento más dinámico, como entidad pública, que ya lo es.

La segunda pregunta de carácter general es: ¿La propuesta presupuestaria que tenemos delante, de qué manera puede acoger, está condicionada, está afectada o puede facilitar lo que son los grandes temas que ustedes tienen pendientes, la ley postal y los efectos que tendrá el estatuto jurídico de esta entidad. Si no se hubiese introducido por la puerta de atrás aquella enmienda en una disposición adicional ustedes hubieran venido obligados, al tiempo de crear la entidad, a presentar el estatuto, según la Lofage, pero como lo metimos por aquella fórmula se han ahorrado tener que presentar el estatuto a la vez que constituíamos el ente público. Pues bien, nos gustaría conocer el estatuto de este organismo y el contrato programa que recoja las inversiones, las operaciones financieras, el plan de actuación que pueda haber, con un detalle de un compromiso más plurianual, porque entienda que a nosotros lo que nos gustaría transmitir es una sensación de optimismo, de viabilidad de futuro, de progresión en el sentido positivo. No queremos poner nubes, aunque siempre se dice que el mejor sol es el que tiene alguna nube, porque si el sol no tiene nubes te puedes tostar en demasía.

Las preguntas concretas quizá las voy a hacer por una falta de conocimiento. Entienda, por tanto, que no hay ningún ánimo que no sea el de poder profundizar con más detalle en los datos que se nos han aportado, puesto que la literatura que antes nos acompañaba estos datos ahora no viene igual. Antes teníamos unos objetivos, unas actividades que podíamos conocer con mayor profundidad.

Mi primera pregunta va dirigida al presupuesto de explotación. En el debe hay una distribución de 156.000 millones de pesetas en gastos de personal, y como ya le he hecho la pregunta anterior ahora solamente me gustaría conocer un concepto que figura aquí. Están la Seguridad Social, las indemnizaciones, y hay uno que dice: «Otros», 1.887 millones de pesetas. Me gustaría conocer cuáles son esos «Otros» conceptos que afectan a personal. Pueden ser indemnizaciones o cualquier criterio que ustedes tengan o que hayan establecido para esto.

La segunda pregunta va dirigida al inmovilizado inmaterial, que son 250 millones de pesetas. La cifra no es que sea grande, cuando estamos hablando de un volumen total de 200.000 millones, pero el inmovilizado inmaterial es un cajón en el que cabe tanto que puede ir desde una campaña de promoción y publicidad a una campaña de diseño o a cualquier otra actuación, porque es inmaterial esa previsión, por lo que nos gustaría conocer, en la medida de lo posible, esa precisión.

Dentro de este presupuesto de explotación, también me gustaría conocer estos gastos, esta inversión o este esfuerzo de 35.000 millones de pesetas en servicios exteriores. ¿Cuáles son, en los otros gastos de explotación, los 35.000 millones en servicios exteriores que no hace el organismo y que por tanto subcontrata? Si fuese la limpieza y todas esas cosas que están subcontratadas no habría problemas, pero es un volumen muy grande, son 35.000 millones de pesetas, y nos da la impresión de que puede haber otra explicación distinta a la que le estoy dando.

Ya se ha hecho antes la pregunta sobre la subvención del Estado para la explotación. Hay un volumen que no sé

cómo —son 100 millones de pesetas de subvenciones a la explotación— está en el haber, en lo que pudiéramos llamar entrada de recursos a la explotación de otros entes públicos estatales y de otros sin especificar. Tampoco es que sea una cuantía grande; son de 100 millones de pesetas en un caso y 143 en otro, pero me gustaría que se nos explicara con mayor detalle.

En el presupuesto de capital, en la aplicación de fondos, hay una cifra global de adquisición de inmovilizado, donde estará todo el proceso de inversión. Lo globalizan todo en 14.900 millones de pesetas. Se trata de un incremento sobre el año pasado, suponiendo que el año pasado fueran solamente 12.000 millones de pesetas. Como desconozco la evolución, no sé si habrá algún deslizamiento para que este año se traslade alguna de las cosas no acometidas. Hay un sinfín de actuaciones, desde modernización, etcétera, pero no hay una distribución. En la explicación que luego se hace figura que una parte es en maquinaria, otra es en instalaciones, pero no hay un desglose. Antes figuraba en aquello que se llamaba superproyectos. Ahora no sé de qué manera se hará, pero me imagino que esto tendrá una distribución más detallada, que no sería para leerla, porque a lo mejor nos la podría aportar. Después, con un cuadradito, nos vamos moviendo para hacer enmiendas, para adicionar o para lo que sea, porque a la hora de elaborar enmiendas sabe que tenemos que decir de dónde quitamos y de dónde ponemos, porque no tenemos la billetera para fabricar los dineros. Le digo esto por saber de dónde podemos quitar y dónde podemos añadir.

En el presupuesto de capital —el origen de estos 17.493 millones— hay una partida —tampoco cuantiosa— de enajenación del inmovilizado. Me imagino que será deshacerse de alguna propiedad que tenga la entidad pública. Son 300 millones. ¿Qué cosas vamos a vender, a enajenar por este volumen de 300 millones de pesetas, que puede ser retirada de material que incluso ahora mismo tenga que renovarse y que se haya quedado anticuado, desde una motocicleta hasta un *cachumbo* que pueda haber?

Por último, señor presidente, voy a hacer una pregunta y pedir unas precisiones que tengo que reconocer que no tengo claras, porque obedecen a la cuenta de pérdidas y ganancias y la cifra es muy diferente. Me imagino que se me escapan algunos datos que no puedo precisar. La pregunta se refiere al tema de las cuentas del saldo final, de las cuentas financieras. Cuando hace la liquidación, en el año 1998 baja a 13.930; en el año 1997, a 14.230; en el año 1996, a 19.600. ¿A qué se debe esta baja en las cuentas financieras en el año 1998, esta previsión de esas bajas financieras, que puede ser por muchas razones?

Y la última parte, señor presidente, se refiere al tema de resultados de pérdidas y ganancias. Un organismo que recibe una subvención o unas aportaciones del Estado por una universalización de servicios, porque al final hay un servicio básico que debe darse a todos los ciudadanos y que lo debe de prestar un ente como éste, no puede utilizar mucho esta terminología, pero la voy a utilizar, puesto que ustedes, en lo que son resultados después de impuestos, ponen pérdidas o beneficios —como ponen sin rayita delante, me imagino que es beneficio— de 301 millones de

pesetas. Hasta ahí muy bien, porque si ustedes liquidan al final y tienen un beneficio, la gestión es positiva como objetivo. Pero es que en el año 1997 eran 7.100. ¿Qué cosas hemos dejado de colocar o qué cosas hemos dejado de poner para que este resultado final esté más ajustado? No quiero criticarle el ajuste presupuestario, solamente le quiero pedir la argumentación de por qué se ha producido esto.

Siento, señor presidente, haber sido un poquitín exhaustivo, pero luego en el debate en Comisión de las enmiendas recuperaremos el tiempo, porque a lo mejor presentamos muchas menos de las que teníamos pensando si no se nos diera la información.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para contestar a las preguntas formuladas por los dos portavoces, tiene la palabra el señor Esteruelas Hernández.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO AUTÓNOMO CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Esteruelas Hernández): Empezando por las preguntas que me ha dirigido el señor Amate, diría brevemente que S. S. ha mencionado deterioro de la calidad del servicio. Tengo las últimas cifras correspondientes al mes de septiembre y las cifras nos arrojan que en cuanto a la correspondencia que llamamos básica, que para entendernos es la carta normal, la carta que no encierra ni la publicidad ni los mensajes publicitarios de las grandes empresas y que constituye la gran base del número de objetos que Correos transporta, al 30 de septiembre, en la correspondencia local, es decir aquella que nos enviábamos dentro de las ciudades, el 91,5 por ciento de esas cartas llega en 24 horas; el 95,3 llega en 48 horas y el 95,6 llega en 72 horas. Simplemente quiero decirles a ustedes que los objetivos que cada año se fija el organismo autónomo preveían que en D+1 sería el 93, en D+2 el 92 y en D+3 el 92. Por lo tanto, yo no percibo de las cifras objetivas recientes, del muestreo de calidad, un deterioro en la calidad.

La segunda pregunta que usted me dirigía es que se percibía también un deterioro en las infraestructuras del organismo autónomo, sobre todo de cara al futuro. Sobre esto simplemente le contestaré diciendo que las inversiones del año 1997 fueron 12.000 millones de pesetas y las inversiones previstas para 1998 van a ser 15.000 millones de pesetas. No solamente no se detecta una falta de previsión en cuanto a la capacidad de inversión del organismo, sino que el organismo autónomo hace un esfuerzo para aumentar la cifra de inversión con respecto a años anteriores. Pero hay algo más y es que a diferencia de lo que pasaba en años anteriores, el organismo autónomo no pide la subvención para los 15.000 millones de pesetas. Solamente pide la subvención para 12.000 millones de pesetas. Y adquiere un compromiso de generar fondos y autofinanciarse por 3.000 millones de pesetas. Por primera vez, el organismo autónomo adquiere un grado de compromiso que yo no he de ocultarles que supone un gran reto.

Decía usted que ese deterioro que se percibía en la calidad y en las infraestructuras podía tener la lectura de que el organismo autónomo adoptaba una actitud pasiva que faci-

litaba la entrada de los operadores públicos en el mercado postal, dejándonos un papel residual. Yo a eso le contestaría: primero, los operadores públicos están en el mercado postal desde hace mucho tiempo y están en el mercado postal porque el mercado postal español, excepto el sueco y el finlandés, es el mercado más liberalizado de Europa. Por lo tanto, los operadores privados están allí, pero no es que el organismo autónomo tenga una actitud pasiva y facilite la entrada de los operadores privados; al contrario, la propia conversión de Correos y Telégrafos y el paso de organismo autónomo a ente público empresarial creo que es un reconocimiento para dotar —y luego hablaremos del estatuto— al organismo autónomo de unas herramientas operativas que le permitan competir, si no en igualdad de condiciones, sí en unas condiciones menos desventajosas de las que está operando en este momento. Por tanto, actitud pasiva de Correos para permitir la entrada de los operadores privados, creo que no, sino todo lo contrario.

Decía usted que había notado una disminución de las subvenciones del déficit de explotación. Por supuesto, porque para el año que viene estamos apuntando a que el déficit de explotación del organismo será inferior al de este año y, por lo tanto, pedimos subvenciones inferiores, porque creemos que las subvenciones de explotación del organismo autónomo deben ir disminuyendo de forma considerable en los próximos años. Y eso va a estar directamente relacionado con la capacidad de maniobra que obtenga el organismo autónomo para poder competir en un mercado.

Ley postal. Liberalización. Yo le diría al señor Amate lo siguiente. La ley postal, desde mi punto de vista, viene a reflejar una necesidad sentida en el sector postal español, y es la de regular las condiciones en las que el operador público y los operadores privados pueden prestar sus servicios a la sociedad española. Por un lado, y me parece que esto es muy importante, la ley postal, siguiendo las directivas de la Comunidad Económica Europea, define exactamente lo que es servicio postal universal; dentro de él, define exactamente lo que es servicio reservado y zona de monopolio —para entendernos en términos coloquiales— para el operador público. Y, por exclusión, todo lo que no es servicio postal universal es un servicio postal libre y, por lo tanto, los precios de esos productos postales son libres. Introduce un criterio de racionalidad y de claridad.

En segundo lugar, la ley postal dice cuál es el área reservada del organismo y qué criterios se siguen para determinar si los operadores privados infringen esa área reservada. Y a continuación dota a la Administración, al regulador, de las medidas necesarias para aplicar una política de sanciones. Porque lo que estaba pasando aquí es que los operadores privados sistemáticamente infringían el área reservada y, de alguna manera, esa pequeña zona reservada para el operador público no se respetaba. La ley postal fija claramente cuáles son los criterios para determinar cuándo se infringe esa zona reservada, dota al regulador de unos medios y políticas sancionadoras y, por último, crea lo que se llama un consejo asesor. Dicho consejo está constituido por la Administración, el operador público, los operadores privados y los sindicatos, que asesorarán al regulador y

plantearán, cuando llegue el caso, las reclamaciones que sobre el funcionamiento del mercado postal se puedan derivar. Por eso creo que la ley postal es necesaria, porque aclara la situación. No veo ninguna relación entre la publicación o no publicación de la ley postal y la viabilidad económica del operador. Creo que la ley postal es buena y favorece al operador porque, al definir lo que es servicio postal universal y lo que es servicio o zona reservada, clarifica lo que puede ser una política de tarifas más racional. En ese sentido, es una herramienta que al operador público le beneficia.

Su señoría decía que el déficit estructural de Correos pudiera tener alguna vía de ajuste a través de una regulación de personal. Yo diría dos cosas. Primero, los niveles de personal de Correos no son comparables con los de otros operadores públicos europeos similares al nuestro. Y me estoy refiriendo concretamente a Alemania, a Italia o a Francia, donde el número de personas que trabajan en esos organismos es sensiblemente superior al nuestro. Dicho esto, yo añadiría que la eficacia en el organismo autónomo tiene que pasar porque seamos capaces de que con nuestro personal necesitemos acudir menos y en menores cantidades a la contratación laboral externa. Para eso tenemos que ser capaces de resolver un problema importante que tenemos en Correos y que es el del absentismo. Y debido a él —y uno esto con la otra pregunta respecto al deterioro en las sustituciones de los servicios— el organismo autónomo, para poder dar el servicio al que está comprometido, tiene que recurrir a la contratación de personal laboral eventual que ni es el más idóneo ni en la mayoría de los casos está familiarizado con el funcionamiento y, para cuando lo logra, resulta que su contrato ha terminado. En ese sentido hay un propósito del organismo autónomo de tomar todas las medidas necesarias para reducir el absentismo y con ello tener que acudir menos a la contratación de personal laboral eventual.

El señor Ríos me decía que quería tener una liquidación presupuestaria exacta, tanto en lo que se refiere a inversiones como a personal. Con independencia de que yo le mandaré exactamente desglosado por capítulos cuál es el estado de la liquidación de inversiones del organismo, le diría que en este momento, en lo que se refiere a créditos dispuestos, de los 12.000 millones para el año 1997 tenemos, *grosso modo*, entre 9.500 y 10.000 millones de pesetas. Como crédito comprometido tenemos una cantidad aproximadamente igual a 4.000 millones de pesetas; se lo digo *grosso modo*, pero le mandaré el detalle.

Me preguntaba cómo afectaría la ley postal, el estatuto y el contrato-programa a la propuesta presupuestaria que estamos analizando aquí. Creo que en lo que se refiere a la ley postal le he contestado: de afectar, lo hará positivamente. ¿Por qué? Porque nos permitirá introducir una política de tarifas más racional, una política de tarifas tendente a costes, una política de tarifas que haga que el organismo autónomo pueda ejercer comercialmente la posición de líder.

No tengo la menor duda de la viabilidad económica del organismo autónomo. Sí creo que si el organismo autónomo, al competir en un mercado liberalizado, no tiene los

instrumentos de que disponen sus competidores actuará siempre mal. Por lo tanto, bienvenida sea la ley postal si nos permite tener una política de tarifas más racional, menos complicada y menos farragosa. Tenemos tres mil y pico referencias. Es imposible que los propios funcionarios de la casa sean capaces de contestar muchas veces por teléfono cuando se les pregunta por problemas sobre las tarifas de Correos. Es una jungla, y eso hay que simplificarlo.

Estatuto y contrato-programa. En este momento, como usted sabe, la Lofage nos concede seis meses para desarrollar el estatuto de la entidad pública Correos y Telégrafos. Hay un borrador de estatuto en avanzado estado de negociación entre los ministerios de Administraciones Públicas y Economía. En ese borrador de estatuto lo que el organismo autónomo pide son tres cosas. Primera, que nos dejen mayor capacidad de diseñar nuestra propia organización interna. Hasta ahora cualquier cambio en las RPT debía ser solicitado y tener la autorización del Ministerio de Administraciones Públicas. Si queremos cambiar un carterero a pie por otro en moto tenemos que ir a dicho Ministerio, esperar la reunión de la Cecir y que nos lo autoricen. En un mercado en movimiento, Correos y Telégrafos tiene que tener la agilidad suficiente como para poder ser él quien diseñe su propia organización. Segunda, una mayor flexibilidad en el diseño de nuestro organigrama de lo que constituye el equipo directivo. Tercera, una mayor capacidad para poder introducir incentivos económicos en el organismo. El organismo autónomo tiene que moverse con unas herramientas empresariales, como ya les he dicho antes, similares a las que tienen las empresas privadas, porque es un organismo que ha de combinar la prestación del servicio postal universal, que es lo que dio lugar a su nacimiento, con el desarrollo de unas actividades en aquellos productos postales de mayor valor añadido, que es precisamente en donde tiene que competir con las empresas privadas. Por lo tanto, el organismo autónomo tiene que tener esas flexibilidades que pide a través de ese estatuto. Ese estatuto contempla un contrato-programa, contrato según el cual el organismo tendrá que comprometerse con la Administración bajo determinadas condiciones. Se cuantificarán las subvenciones que el organismo necesite para seguir prestando ese servicio postal universal, que siempre estará allí y que es un coste implícito que no aparece en ninguna línea de la cuenta de resultados, pero es un coste que tiene unas connotaciones más allá de las económicas porque tiene un componente ético; el organismo lo presta y es la parte del organismo que, de alguna manera, justifica su razón de ser.

Dicho esto, no quiere decirse que la prestación de este servicio tenga que hacerse con unos costes y unas demandas al erario público cada vez mayores, sino al contrario; es perfectamente factible, y ése es el objetivo hacia el que apuntamos, que la apelación de fondos públicos vaya disminuyendo, sin que por eso disminuya la calidad del servicio.

Respecto a las preguntas concretas que me ha hecho S. S. sobre el presupuesto del año que viene, quiero decirle que lo que se produce es un cambio de terminología res-

pecto al presupuesto del año anterior. Son conceptos que se llamaban de una manera el año pasado y que este año tienen una denominación distinta. Usted se preguntaba qué eran los 35.000 millones de servicios exteriores. Pues los 35.000 millones de servicios exteriores son los equivalentes a los bienes corrientes del presupuesto comercial del año anterior. ¿Qué partidas se engrosaban y se engrosan en esos 35.000 millones? Pues sustancialmente la partida más importante es la de los costes de transportes, que es aproximadamente de unos 10.000 millones de pesetas. Hay también unas partidas que reflejan lo que se paga a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre por la elaboración de los sellos, es decir, el equivalente al presupuesto comercial de ejercicios anteriores.

Usted me preguntaba por dos partidas concretas, personal e inmovilizado material. Inmovilizado material y, dentro de personal, otros. Ese «otros» dentro de personal incluye dos conceptos: uno, que *grosso modo* es de 1.000 millones de pesetas, es el coste de acción social, y otro, formación; concretamente, acción social, 1.047 millones y formación, el resto.

El inmovilizado material son unos derechos posesorios que tiene el organismo sobre determinadas infraestructuras sobre las cuales se asienta pero que no son suyas. Me explico: concretamente en el CAM, en el centro de transportes de Madrid, el organismo autónomo tiene varias naves. Esas naves fueron alquiladas a largo plazo y como adelante se dio una cantidad. Eso es lo que figura en el inmovilizado material, esos derechos posesorios que tiene el organismo sobre esas naves.

En lo que se refiere al apartado de capital, le puedo dar los detalles más importantes. En inversión nueva de construcción de edificios y locales, 4.742 millones de pesetas; inversión nueva de terrenos y locales, 1.765; inversiones de reposición, 1.443. Todo eso suma 7.950 millones de pesetas para obras de infraestructura que se dirigen fundamentalmente a tres conceptos. El primero de ellos, la compra y construcción de los centros de tratamiento postal. El organismo autónomo, desde hace aproximadamente ocho años, cambió su modelo logístico y pasó de tener una logística ligada al ferrocarril a tener una logística ligada a la carretera. No obstante, en estos momentos el organismo autónomo todavía tiene centros de tratamiento postal que están en estaciones del ferrocarril. Entre estos centros de tratamiento postal en estaciones de ferrocarril hay concretamente dos que necesitaban una inversión profunda para cambiarlos de local. Uno de ellos es el centro de tratamiento postal que existe en estos momentos en la estación de La Sagrera de Barcelona, y otro, el centro de tratamiento postal que está ligado a la estación de ferrocarril de Valencia.

Barcelona capital es el punto de España que genera aproximadamente un 17 por ciento de todo el correo nacido en el territorio nacional, y Barcelona tenía unas infraestructuras postales realmente decadentes. El organismo autónomo, a finales del año 1996, montó un centro de intercambio de línea básica y urgente cerca del aeropuerto. Posteriormente, a principios de este año, contratamos en la zona franca de Barcelona el uso durante 50 años de una

parcela sobre la que vamos a construir un centro de tratamiento postal referido a la línea básica y sobre todo a la línea de paquetería. Barcelona genera el 50 por ciento del negocio de paquetería del organismo autónomo. Esa construcción (que espero que el consejo rector autorice a finales de octubre y que tendrá un monto aproximado de 1.100 millones de pesetas) dará lugar a un centro de tratamiento postal que incluya el correo y la paquetería. A finales de noviembre de este año espero que sea operativo un centro de admisión y tratamiento de la línea urgente. *Grosso modo* le diría que concretamente la provincia de Barcelona va a requerir unas inversiones del organismo autónomo en el año 1998 de 1.325 millones de pesetas, y en el año 1997 habremos invertido 450 millones de pesetas. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Además de esas inversiones en construcción, el organismo autónomo tiene previsto invertir 1.350 millones de pesetas en mecanización y 1.138 millones de pesetas en equipos informáticos. El tema de la mecanización se debe a que concretamente en este momento el organismo autónomo tiene mecanizado aproximadamente sólo el 19 por ciento de la correspondencia y queremos llegar, en un plazo de tres años, a tener el 50 por ciento de la correspondencia. Parte de ese importe de la mecanización lo vamos a dedicar a aumentar el porcentaje de correo tratado mecánicamente que nos permita mejorar la calidad que en este momento estamos dando.

En lo que se refiere a los 1.138 millones de equipos informáticos, el organismo autónomo tiene un doble objetivo: primero, dentro del primer trimestre de 1998, tener todas las oficinas principales y las administraciones informatizadas y unidas en tiempo real; y, al final de 1998, tener 570 oficinas mecanizadas que le permitan tener una información de mejor calidad de la que tiene en este momento Correos y Telégrafos. Al mismo tiempo, el otro gran proyecto es un proyecto de facturación que le permita tener una facturación informatizada de los ingresos comerciales, cosa que en este momento no tiene.

Con el proyecto de informatización de oficinas lo que vamos a tratar de conseguir es que el ciudadano tenga lo que llamamos nosotros ventanillas polivalentes, que se evite la situación que se produce en estos momentos de que el ciudadano español tiene que cambiar de ventanilla en función del servicio postal que demanda. Vamos a tener unas ventanillas informatizadas en donde el ciudadano español, a semejanza de lo que pasa en las organizaciones bancarias, pueda demandar los productos postales que requiera. Otra cosa son los productos de giro y telegramas, que tienen que tener un tratamiento especial. A esos dos proyectos, la mecanización y la informatización, vamos a dedicar en el año 1998 1.350 millones por un lado y 1.138 millones por otro. De cualquier manera, yo lo anoto y le daré un desglose más detallado de los proyectos. Desgraciadamente, éstos ya no se agrupan por superproyectos, pero esto es producto del cambio administrativo del organismo, aunque no por eso podrá usted dejar de ver la exactitud y el detalle en los mismos.

Dentro del tema de origen de fondos, me hablaba de la enajenación, 300 millones. Esta enajenación no se refiere a

los inmovilizados o bienes inmuebles; se refiere, como usted apuntaba, a la enajenación de material de desecho que el organismo vende porque ya no lo utiliza, y eso es lo que da la partida de 300 millones. En cuanto al beneficio de 1997 y 1998, por qué el año pasado que de siete mil y pico y este año 301, pues única y exclusivamente por un mero cambio de técnica contable. El año pasado el organismo incluía dentro de sus ingresos las subvenciones de capital y las subvenciones de explotación. El presupuesto del año 1998 que estamos examinando incluye la amortización correspondiente a los 15.000 millones de pesetas que yo le he comentado, que es un 5,8 por ciento, y eso hace 700 millones. Luego teóricamente este año la cifra de beneficio final del organismo autónomo no es comparable con la del año pasado, porque el año pasado metíamos dentro de la cifra de ingresos los 25.000 millones de subvención a la explotación más los 12.000 millones de capital, y este año metemos los 25.000 millones de explotación y sólo 700 millones de amortización correspondiente a los 15.000 millones de inversión, y eso es lo que produce la disparidad.

No sé si he respondido a todas sus preguntas; éstas son todas las que yo tenía apuntadas, pero estoy encantado de responder a alguna otra que haya quedado pendiente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Espero que pronto sea ley, porque como ha hecho referencia muchas veces a la ley postal, y está en proyecto, todavía no es ley, no está aprobada, espero que pronto pueda serlo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Esteruelas tiene la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ORGANISMO AUTÓNOMO CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Esteruelas Hernández): Yo le rogaría que disculpase mi inexactitud, debida a mis deseos de que pronto se convierta en ley.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (CORSINI FREESE). A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000946) Y GRUPO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 212/001024).**

El señor **PRESIDENTE**: Correspondería ahora la comparecencia del Director General de la Marina Mercante, pero hemos hablado con los intervinientes y con los portavoces de los grupos y como el presidente de Renfe tiene mucha urgencia en coger un tren, supongo, vamos a celebrar ahora la comparecencia del presidente de Renfe, don Miguel Corsini.

Damos la bienvenida al presidente de Renfe, viejo conocido en esta Comisión que ha visitado muchas veces, cuya comparecencia ha sido pedida por el Grupo Socialista y por el Grupo de Izquierda Unida.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA:** Agradezco al señor Corsini su presencia en esta Comisión. Dado que tiene prisa, según ha indicado el señor presidente, voy a ser breve en mi intervención. Lo que sí le pediré es que las respuestas a las preguntas que no me pueda contestar en este momento, las haga llegar por escrito, de acuerdo con la tónica que ha introducido el señor presidente de la Comisión en este debate.

Quisiera saber qué repercusiones va a tener el hecho de que en transferencias corrientes y en las subvenciones de apoyo al programa del transporte terrestre se produzca una aportación por parte del Estado de 140.000 millones de pesetas, en lugar de los 142.000 millones que había en 1997; qué trascendencia va a tener para el desarrollo de los programas de Renfe el hecho de que esta aportación disminuya.

También nos gustaría conocer cuál ha sido la evolución del presupuesto de Renfe y cuál es su nivel de ejecución actual. Entendemos que es un presupuesto de la suficiente importancia y entidad como para que a la hora de plantear nuestras iniciativas parlamentarias en estos presupuestos tengamos un conocimiento exacto de cuál es su desarrollo y de qué manera se está comportando en el conjunto de la política de Renfe.

De acuerdo con el PAIF, nos gustaría saber cuáles son las inversiones actuales, su grado de ejecución, el coste y sus perspectivas de finalización. También nos gustaría conocer cuáles son las inversiones previstas con cargo a 1998, cuál es el coste y cuál es el plazo de ejecución.

En otro orden de cosas, desearía saber qué política se va a llevar a cabo con los terrenos propiedad de Renfe, qué operaciones se están acometiendo y en cuánto está valorado el patrimonio de Renfe, con la finalidad de conocer el importe total de su patrimonio y analizar con más tranquilidad y con mejor conocimiento las pautas de estas operaciones que se pretenden llevar a cabo.

Hay otro tema que nos interesa dentro de la política que está llevando Renfe en estos momentos, es el que tiene que ver con estas asociaciones de interés económico con suministradores de material ferroviario, que es una forma de gestionar algunas líneas o algunos aspectos del desarrollo de la política de Renfe que intentan introducir y que nos gustaría conocer. Queremos saber qué objetivos se persiguen con estas asociaciones que se quieren instaurar, qué líneas van a explotar conjuntamente o de qué líneas se van a hacer cargo, qué compromiso adquiere Renfe con el conjunto de las otras instituciones o particulares que acudan a este tipo de asociaciones y cuál es el proceso de su gestación y desarrollo, qué es lo que va a suceder con las mismas a lo largo de los próximos tiempos y desde luego de manera inmediata, porque es cuando se empieza a gestar su funcionamiento.

Sería también bueno el que junto a esta evolución del presupuesto nos remitiera datos comparativos sobre la situación de las diversas áreas de negocio de Renfe, comparando, a ser posible, los resultados de 1996 con

las previsiones para 1997 y con las previsiones para 1998.

Por mi parte nada más, señor presidente.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Gracias, señor Corsini, por su comparecencia. Varias de las preguntas que iba a formularle han sido contestadas también por el secretario de Estado de Infraestructuras, con lo cual voy a intentar no ser redundante.

Quiero manifestarle nuestra preocupación porque seguimos pensando que son insuficientes las inversiones en ferrocarril, sobre todo para recuperar las inversiones no realizadas en años anteriores y la concentración de inversiones que se produjo en alta velocidad. Nos sigue preocupando la necesidad de afrontar esas inversiones que a veces no se ven, que son precisamente las de reposición, para renovar material, para renovar vía. Quisiera que evaluara las cantidades que tiene asignadas para este año en los presupuestos, hasta dónde cree que pueden servir para actualizar un poco esa falta de renovación y cuáles serían, en todo caso, las demandas, si no para este ejercicio, sí para ejercicios sucesivos; si han evaluado ustedes cuánto cuesta poner en condiciones la red básica ferroviaria, independientemente de las prioridades en otra serie de actuaciones importantes, como puede ser la variante de Guadarrama, variante de Pajares o actuaciones en territorios con graves dificultades como Galicia, Asturias y otras comunidades sobre todo del norte-noroeste, que tienen deficiencias importantes de infraestructura ferroviaria.

Le quiero preguntar también qué parte va a destinar a esfuerzos en I+D, sobre todo en dos campos que parecen interesantes. Uno, en toda la investigación, porque creo que Renfe tiene un laboratorio propio que se ocupa de todo lo relacionado con la utilización de superconductores. Cree usted que sería necesario darle un mayor impulso en un momento en que en otros países, como Japón o Alemania, están apostando, precisamente con mucho dinero, por investigar un posible futuro de lo que se da en llamar levitación magnética, como una nueva alternativa de lo que sería la alta velocidad, o incluso otras aplicaciones de ámbito ferroviario. También quisiera saber si tiene conocimiento de que Renfe participa en posibles investigaciones que Talgo creo está realizando de manera bastante reservada todavía, en cuanto al posible cambio de ejes, cambio de ancho también en material motor, no solamente material móvil, que hasta ahora lo tiene resuelto. Parece que se está estudiando y además sería un problema muy interesante en una situación como la que tenemos, con ancho diferente, entre ancho de alta velocidad o ancho europeo y el resto de la red, que produce dificultades para poder tener una mejor utilización de la red ferroviaria actual de alta velocidad o la futura, si en algún momento se llega a culminar la línea Madrid-Barcelona u otras actuaciones. En su día se estudió mucho el posible cambio de ancho de toda la red. Probablemente la inviabilidad económica ha hecho optar por

mantener en ancho europeo la alta velocidad. Yo tengo grandes dudas salvo que en el futuro se haga otro tipo de investigación o actuación, como puede ser incidir en la investigación en el cambio de ancho de ejes de material motor.

También quiero preguntarle —algo que ya ha citado también el portavoz del Grupo Socialista— en cuánto evalúan la posible aportación adicional que pueda recibir Renfe de la venta de terrenos, si se ha terminado el inventario que hace tiempo se había hecho y, efectivamente, cuál es esa evaluación y cómo ha incidido hasta ahora en el valor contable que tenían esos terrenos, si se ha producido una revalorización importante y cómo incide en el futuro en las cuentas de Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las preguntas planteadas, tiene la palabra el señor Corsini.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Gracias, señor Presidente.

Gracias, señorías, por su benevolencia al permitirme cambiar un poco el orden de intervenciones.

Quisiera hacer una breve exposición del presupuesto de 1997 en relación con 1996, y cuál es el estado actual. Creo que con una exposición rápida vamos a contestar a alguna de las preguntas planteadas.

En relación con lo que es la vigencia del contrato-programa, que es un poco la referencia obligatoria de las relaciones de Renfe con el Estado, podíamos anunciar las siguientes conclusiones generales. Se ha facilitado de manera importante la relación con los distintos organismos, agentes relacionados con la empresa y de manera singular con las comunidades autónomas, autoridades locales y sindicatos. Se ha puesto en marcha, de acuerdo con los sindicatos, un plan social que está permitiendo mejorar la productividad y ajustar los recursos de la empresa, según lo previsto en el contrato-programa, y se ha vinculado la política salarial a la consecución de los objetivos económicos de la empresa.

En tercer lugar, la financiación de algunos servicios regionales por las comunidades autónomas se realiza en un marco general de concertación y comunicación. Cuarto, la empresa ha efectuado un esfuerzo en el rigor y la racionalización de inversiones, mejorando la rotación de sus activos y generando cierta autofinanciación por este concepto. Quinto, el contrato-programa introduce rigor en la relación de la empresa y, en consecuencia, el Estado como accionista único con el sector financiero en cuanto que define un marco económico estable y un control de endeudamiento. En este sentido, es importante el cumplimiento de todos los compromisos, tanto por parte de la empresa como por parte del Estado.

Los objetivos económicos y de calidad establecidos, que suponían unas mejoras importantes respecto a ejercicios anteriores, se han alcanzado. Al establecer las aportaciones del Estado para los diferentes servicios, así como fijar los objetivos a la empresa, se ha conseguido dotar a ésta de autonomía de gestión real, inherente a toda actividad empresarial y necesaria para su eficacia.

En síntesis, el cumplimiento del contrato hasta la fecha es positivo. No obstante, es necesario ser consciente de las dificultades que restan para alcanzar en 1998 todos los objetivos previstos, pues por la propia filosofía del contrato su dificultad es creciente año a año. De cumplir básicamente los objetivos todas las partes, de acuerdo con el avance resultante del ejercicio de 1997 que a continuación voy a comentar, y del presupuesto de 1998 presentado a final de este último año, la empresa contará con índices de productividad y de calidad muy superiores a los del inicio del contrato y habrá conseguido una evolución financiera equilibrada.

En el actual ejercicio 1997, la situación acumulada a agosto, respecto al mismo período de 1996, presenta una buena perspectiva. Los ingresos en cercanías han crecido el 6 por ciento; los de regionales, el 7 por ciento; los del AVE, el 10 por ciento; largo recorrido está cumpliendo la previsión establecida, mientras que cargas crece el 9 por ciento y el transporte combinado el 17 por ciento.

De los cuatro convenios incluidos en el contrato-programa, mejoran todos sus resultados respecto al mismo mes del año anterior. Cercanías, con 1.721 millones, presenta un resultado respecto al año anterior del 6,5 por ciento; regionales, con 726 millones, el 14,2 por ciento; el plan de viabilidad, con 7.917 millones, el 19,4 por ciento; y la gestión de infraestructuras, con 2.231 millones, el 2,6 por ciento. Por tanto, el avance del ejercicio en curso, incluido en estos presupuestos generales, contempla un resultado equilibrado antes de gastos extraordinarios, mejorando el PAIF aprobado para 1997, que preveía unas pérdidas para Renfe de 24.025 millones de pesetas.

La evolución positiva de los ingresos, ya señalada, se ve acompañada por los resultados de la aplicación del plan de austeridad en los gastos, reduciéndose los mismos el 3,3 por ciento y pasando de 481.934 millones de pesetas previstos en el PAIF a 466.399 millones de pesetas en el avance de 1997.

Los conceptos que tienen mayor incidencia en esta disminución son los gastos de explotación y aprovisionamiento, que se reducen el 4,3 por ciento. Los gastos de personal también se han visto minorados el 1,4 por ciento, debido a un mayor efecto del previsto de los planes de regulación de empleo, el ERE, que en estos momentos están en vigor. Otra partida que refleja disminución es la de gastos financieros y asimilados, cuya reducción del 8 por ciento es fundamentalmente consecuencia de la bajada de los tipos. Pero esta disminución del coste de capital ha tenido un efecto negativo en los resultados de la empresa, debido a una necesidad de mayor capitalización del fondo de pensiones. Así el resultado, después de gastos extraordinarios, se deteriora en 1.670 millones de pesetas. En todo caso, en estos momentos es previsible el cumplimiento, un año más, del contrato-programa actualizado que Renfe firmó hace cuatro años con el Estado.

En lo que se refiere al presupuesto de 1998, siendo las aportaciones del Estado para este ejercicio 1998 de 248.738 millones de pesetas, corresponden 140.514 millones como subvención de explotación y 108.224 millones como subvención de capital, descontada la aportación para

el plan de recursos humanos, prácticamente se ha absorbido el efecto negativo de la cuenta de resultados de los menores incrementos tarifarios reales frente a los previstos en el contrato-programa y el impacto del cese de la actividad de paquetería, menos ingresos de los previstos, asumiendo el personal de esta actividad.

Por partidas, en la evolución 1998-1997 cabe hacer los siguientes comentarios. Los ingresos de tráfico presentan un crecimiento del 5,6 por ciento sobre el avance del año 1997. Los gastos de personal previstos para 1998 se mantienen prácticamente constantes, recogiendo el efecto de la congelación salarial del ejercicio 1997 y el incremento de productividad. La reducción de plantilla, debido a la ampliación del plan de regulación de empleo pactado con los sindicatos, se estima en 883 trabajadores en 1998, esto representa que respecto al inicio del contrato-programa Renfe habrá disminuido su plantilla el 15,6 por ciento, que supone 6.485 empleados menos. Los materiales y servicios del exterior presentan un crecimiento del 1,8 por ciento sobre 1997, por debajo del IPC previsto y muy inferior al 5,6 por ciento de incremento de ingresos, siendo menores en 2.400 millones de pesetas a los del contrato-programa actualizado. Los gastos financieros contemplados en este presupuesto son 8.100 millones de pesetas menos que los previstos en el contrato-programa, como reflejo de la política financiera de la compañía, del ajuste del ritmo inversor y de la bajada de los tipos de interés. En síntesis, para 1998 Renfe prevé el cumplimiento global de los convenios del contrato-programa, continuando el control sobre endeudamiento de la empresa.

En relación con las inversiones, la inversión prevista para 1998 asciende a 68.617 millones de pesetas que, sumada a la inversión del período 1994-1997, daría una inversión acumulada en total de 332.635 millones de pesetas.

El desglose de las inversiones por tipo de activo en el ejercicio 1998 es el siguiente. En gestión de infraestructura corresponderían 45.717 millones de pesetas, al 67 por ciento del total de las inversiones. En equipos y medios de transporte —estamos hablando de trenes, locomotoras, coches y vagones, etcétera—, 17.656 millones de pesetas, que son el 26 por ciento. En talleres y otros medios de producción —estamos hablando de equipamiento de talleres, instalaciones de cargas, sistemas informativos, etcétera—, 5.244 millones de pesetas, el 7 por ciento. En total, 68.617 millones de pesetas.

Las inversiones en gestión de infraestructura corresponden a más de 1.000 operaciones de rehabilitación de activos distribuidas entre las diversas especialidades: infraestructura, supraestructura de vía, electrificación, instalaciones de seguridad, etcétera. De estas inversiones, el 58 por ciento corresponde a actuaciones en infraestructura y vía, el 20 por ciento se realiza en instalaciones de seguridad y el 12 por ciento, en electrificación. El 10 por ciento restante son actuaciones en telecomunicación y otras inversiones.

Las principales inversiones en equipos y medios de transportes de las operadoras son las siguientes. En largo recorrido destaca la adquisición de diez electrotrenes, pro-

yecto iniciado en 1997, cuya inversión en 1998 será de 7.693 millones de pesetas y un coste total de 9.470 millones de pesetas. Los diez trenes se entregarán durante 1998 entre los meses febrero y julio. Asimismo tenemos el proyecto de los trenes talgo, inversión aprobada en 1997, por 1.300 millones de pesetas y con una anualidad de 926 millones de pesetas en el ejercicio; la entrega de estos trenes está prevista en julio de 1998. En cercanías quiero destacar la adquisición de 20 trenes de la serie 447, actuación aprobada en 1997 por 11.380 millones de pesetas y una inversión en el ejercicio 1998 de 2.200 millones de pesetas; las entregas se realizarán entre diciembre de 1998 y noviembre de 1999. Esta compra es continuación de las 117 unidades adquiridas entre 1990 y 1994, cuyas explotaciones, como decía desde 1993, han dado un resultado muy positivo y son todas las que ustedes conocen en cercanías de la mayor parte de nuestras ciudades.

En regionales está prevista la finalización del proyecto de 16 trenes automotores que se firmó en 1995 y que en 1998 tendrá una inversión de 914 millones de pesetas. Las inversiones citadas representan el 68 por ciento del total de las inversiones de material rodante en el ejercicio 1998. En el 32 por ciento restante se incluyen las actuaciones de modernización de trenes de cercanías y regionales, transformación de vagones, así como mejoras técnicas en material rodante.

Las inversiones en talleres y otros medios de producción corresponden a actuaciones de modernización, rehabilitación de activos tanto de talleres como de instalaciones de carga y base de tracción, incluyendo asimismo equipamiento informático, etcétera.

No sé si he contestado a las preguntas del señor Morlán en lo que se refiere a los presupuestos de 1997 y 1998, a cuál es en este momento el estado de situación del presupuesto de 1997, previsiones para 1998 y las previsiones en inversiones.

En lo que se refiere a los terrenos de Renfe, ya saben ustedes que de un patrimonio tan extenso como el de Renfe es difícil hacer en estos momentos una valoración. En cualquier caso, sí es cierto que la política que nosotros hemos seguido ha sido intentar en la medida de las posibilidades rentabilizar de la mejor forma posible nuestro patrimonio. ¿Cuál podía ser la mejor forma posible? En definitiva, formar parte de la venta o desarrollo de ese patrimonio. Lo que hemos hecho ha sido un concurso, en el que hemos seleccionado 15 empresas para que oferten a los posibles paquetes de terrenos que va a sacar Renfe y, junto con esas empresas, hacer el desarrollo de lo que es la promoción inmobiliaria. Nosotros estimamos que esta fórmula nos puede permitir una revalorización de nuestro patrimonio entre un 30 y 40 por ciento superior a lo que sería la venta directa, y es lo que estamos poniendo en marcha en este momento. Se han presentado del orden de 60 ó 70 empresas. Se han preseleccionado 15 empresas, naturalmente, por orden de facturación —las promotoras inmobiliarias y empresas más importantes en facturación— que están ofertando ahora a los diferentes paquetes que va sacando Renfe, que en este caso concreto han sido los siete primeros paquetes de suelo de diferentes comunidades, y

sucesivamente lo irá haciendo en los próximos meses. En definitiva, entendemos que es una buena forma de rentabilizar nuestro patrimonio, de estar presente en todo el desarrollo inmobiliario, de no empezar y terminar el producto con una venta directa que luego muchas veces ha dado lugar a fases en las que difícilmente Renfe puede tener algún tipo de protagonismo —de esta forma vamos a estar ahí, con el 40 por ciento de todo el desarrollo inmobiliario— y estimamos que se va a rentabilizar sensiblemente el patrimonio de Renfe.

En cuanto a la relación de los diferentes paquetes inmobiliarios, puedo naturalmente suministrárselos próximamente a SS. SS. si están interesados porque es bastante numeroso. Hay siete en este momento rodando y nos han hecho las ofertas de las diferentes promotoras inmobiliarias. No sé si he contestado al tema de los terrenos puntualmente.

Por lo que se refiere a las agrupaciones de interés económico, no es ni más ni menos que una forma de abaratar nuestros costos. Nosotros entendemos que una participación de los fabricantes de material, que son los que están más próximos y mejor conocen nuestro negocio en la posible operación de explotación de determinados corredores ferroviarios, nos podía ayudar sensiblemente. ¿Por qué? Porque en el conjunto de nuestro producto el peso de mantenimiento del material y la fabricación representa prácticamente más del 50 por ciento. Entonces el hecho de tener unos socios que, en definitiva fabrican y mantienen, que lo deben de hacer de una forma mucho más barata, si de una forma u otra están vinculados a todo el proceso de explotación de la línea, nos va a permitir rebajar sensiblemente nuestros costos. Esto no quiere decir absolutamente nada, sino sencillamente que nosotros utilizamos una nueva fórmula que presumiblemente debe descargar las aportaciones del Estado en temas de inversiones en lo que se refiere a material.

Entre otras cosas, nosotros en este momento hemos agotado nuestra línea de endeudamiento. Como ustedes saben, el contrato-programa —yo creo que alguna vez lo he explicado en esta Comisión— tenía un techo de endeudamiento de 75.000 millones de pesetas. Pues bien, con las últimas compras de las 20 unidades ya hemos llegado a ese techo de endeudamiento. Entonces, hay dos soluciones: esperar al próximo contrato-programa que se va a negociar el año que viene, y se intentará rodar a finales de 1998, y luego atender puntualmente a una serie de necesidades que teníamos y para las cuales había que hacer cierto esfuerzo y poner cierta imaginación. Nos ha parecido que era una buena fórmula; en definitiva, yo creo que la aportación del sector privado en este tipo de colaboración puntual como son las agrupaciones de interés económico son de todos conocidas. Nosotros ya tenemos agrupaciones de interés económico, estamos funcionando con los franceses, con la SNCF, que es una agrupación de interés económico, explotamos corredores sobre Francia y lo hacemos de forma satisfactoria. En este momento estamos teniendo unos resultados sensibles en cuanto al abaratamiento de nuestros costos y nos ha parecido que sería muy difícil encontrar otros socios mejores

que aquellos que están tan próximos a nosotros como son los propios fabricantes.

Este es un proceso que está madurando, es un proceso que hay que estudiar porque, en cualquier caso, las sugerencias de los propios fabricantes van a permitir en el futuro que esos pliegos de verificación sean algo rentable y positivo para todos. A nosotros nos parece que la incorporación del sector privado en esos corredores va a permitir la posibilidad de que tengamos acceso a nuevas tecnologías. En este momento la tecnología punta se la queda el fabricante que al mismo tiempo mantiene, donde difícilmente el personal de nuestros talleres puede tener acceso a la misma y esto nos va a permitir que el mantenimiento de ese material se vaya a hacer en nuestros talleres en colaboración con el sector privado, que nuestros trabajadores de talleres tengan acceso a la tecnología, estar permanentemente actualizados y, fundamentalmente, va a permitir abaratar nuestros costos. En cualquier caso quiero decirles que es un proceso que está madurando, o sea, que no hay nada definitivo. En definitiva, tiene que pasar por la Comisión de seguimiento del contrato-programa, donde hay que estudiar un poco el impacto que puede tener un próximo contrato-programa y yo creo que entre todos debemos hacer un diseño que sea viable respecto al futuro.

Quiero decirles que este tema lo hemos debatido a nivel de Renfe y a nivel de nuestras organizaciones sindicales durante seis meses. Ha sido un tema muy debatido en cuanto al impacto, el alcance por si podía haber algún tipo de recelo. No hay ningún tipo de recelo porque no hay nada. Es decir, Renfe sigue siendo la que explota las líneas, Renfe sigue siendo la que explota los corredores y única y exclusivamente hay unos señores que le aportan material en una especie de *lease-back* durante 14 años, y tiene unas tasas retorno, es decir, tienen un canon que se les paga por ese material. Eso es un poco el diseño. Si quieren profundizar, puedo enviarles toda la documentación que necesitan y en el momento que esté un poco más maduro el proceso a lo mejor, si lo consideran importante el presidente y ustedes, yo vengo aquí a explicarles un poco más en detalle este proceso.

El secretario de Estado ha pasado revista a las diferentes inversiones en infraestructuras de Renfe, señor Santiso, yo difícilmente puedo hablar de algo que ya ha dicho él, y además ha sido fluidamente extenso. En cualquier caso, quiero señalar, que si usted recuerda el año pasado en esta mismas fechas en la comparecencia que tuve aquí delante de SS. SS. hablé de una serie de prioridades que entendía que, por una parte, estando ya rodando, por decirlo de una forma u otra, la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, puesto que ya se estaba actuando entre Ricla-Calatayud y Lérida-Zaragoza, no era ya una prioridad puesto que era un tema que ya estaba y ahora con la consolidación del GIF, éste ha desarrollado una infraestructura. Por tanto, es un tema que yo lo considero ya en marcha.

Para nosotros había un corredor que tenía muchísima importancia que era la variante del Guadarrama y naturalmente la variante de Pajares, porque una y otra van unidas. Afortunadamente debo decir como gestor de Renfe que para nosotros es un motivo de satisfacción pensar que la

variante de Guadarrama ya está rodando, es decir, ya estamos hablando de los estudios de impacto ambiental, hablamos de plazos, sobre todo ya hay consignación presupuestaria para desarrollar ese proyecto constructivo en 1998, y yo temo no equivocarme mucho diciendo que para el primer trimestre de 1999 podríamos estar hablando de haber empezado las obras. No quiero pecar de optimista, pero cuando se gestiona una empresa tan grande como Renfe lo mínimo que se puede hacer es ser optimista, de modo que yo creo que sí, y eso nos va a permitir que un corredor tan importante como es el corredor de Guadarrama, que —no lo olvidemos— atiende el 30 por ciento de la población, que en este momento tiene unas infraestructuras difícilmente competitivas con otro medio de transporte y donde estamos en un nivel de cobertura de nuestras líneas del 45 por ciento, pase a tener niveles de cobertura del 97 ó 100 por ciento; es decir, podríamos tener una cobertura equilibrada y pasaríamos a unos tiempos de recorrido absolutamente competitivos con la carretera; sobre todo rebajaríamos todo lo que es la cornisa del norte y del oeste en el entorno de una hora y media o dos horas según los tipos de recorrido, lo que ya nos permite competir con otro medio de transporte. Para mí es una satisfacción, porque el año pasado estábamos hablando de una idea y este año, de una u otra forma ya hay consignación presupuestaria y, por tanto, la idea está en marcha.

En cuanto a I+D —no sé si el señor Santiso lo sabe—, estamos incluidos en un organismo internacional de la Unión Europea, que es el ERRI, en el que se desarrollan todas las actividades de lo que es el I+D de todas las especialidades ferroviarias, y ahí desarrollamos diferentes proyectos.

En lo que se refiere al Talgo y al cambio de ejes, tengo que decir que, como saben, nosotros tenemos una agrupación de interés económico con Talgo, una sociedad en Estados Unidos para la promoción y venta de los Talgo, que marcha muy bien. En este momento estamos construyendo tres Talgos para vender en la Costa Oeste y tenemos dos en régimen de arrendamiento: el Seattle-Vancouver y el Seattle-Portland. Además, se está trabajando —ése es un proceso de fabricantes— en el estudio para resolver el problema de los ejes en frontera. Ustedes saben que un problema sin resolver es la ruptura de carga en frontera. Talgo, en este momento lleva su proyecto muy avanzado y, si consigue resolver la cuestión de los ejes en frontera, no solamente resolveríamos los problemas en nuestra frontera, sino que se trataría de un producto perfectamente exportable para todo lo que es Europa con el resto de los países; para la frontera con los países del Este y, a su vez, para los países del Este en su frontera con Rusia. Se trata de un proyecto bastante avanzado que está en período de prueba y tenemos que ser optimistas y pensar que antes de un año estará en condiciones de ser homologado.

No sé si he contestado a todas las preguntas de SS. SS.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Simplemente decirle que sólo hay una parte que no me ha gustado y que,

además, es lógico: la reducción de empleo. A pesar de que es verdad que hay una regulación pactada con los sindicatos, un proceso que ha sido asumido sindicalmente y hay que respetar, yo sigo viendo esto con preocupación. Me gustaría saber —si no tiene el dato aquí nos lo da en otro momento o se lo podemos pedir por escrito— en qué nivel se mantienen las horas extraordinarias en Renfe, sobre todo porque, a veces, en esto del ahorro que usted explicaba se producen situaciones muy curiosas. Le voy a citar solamente una. Lógicamente, hay cierta presión por cerrar algunas dependencias, algunas residencias, y voy a poner el ejemplo de Bobadilla. Ahí tienes ustedes a 12 ó 14 maquinistas a los que no dan trabajo, que han ganado sentencias en magistratura por el traslado forzoso y, sin embargo, se están hinchando a hacer horas los de Algeciras y de Córdoba, teniendo incluso que falsear los boletines de conducción para que no figuren los enlaces de jornada que tienen. Me parece que son pequeñas cosas que crean malestar y yo creo que en este caso, y podría citar otros, todavía hay carga de trabajo suficiente. Me gustaría ver la evolución de horas extraordinarias en un momento que nuestro país, en general, necesita mantener puestos de trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, del Bloque Nacionalista Galego. Por favor, una intervención breve.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Solamente quería plantear al señor presidente de Renfe unas cuantas preguntas respecto al futuro comportamiento de la empresa.

En primer lugar, ha dicho que el nuevo contrato-programa se negociaría a finales del año 1998, y me gustaría saber si considera posible que en ese nuevo contrato-programa se hagan nuevas propuestas de cercanías.

En segundo lugar, me gustaría saber si en la partida de 53.000 millones de nuevos proyectos de Renfe para 1998 hay alguno que afecte de manera fundamental a Galicia.

En tercer lugar, como ha hablado de la relación con las comunidades autónomas y de los convenios firmados, aunque no en especial de los convenios para mantener los servicios deficitarios, me gustaría saber si el modelo de convenio que existe es inamovible o puede ser modificado en el sentido de que el dinero que se pudiese por la comunidad autónoma se invirtiese en la infraestructura abandonada más que en los servicios, con lo cual, a largo plazo habría una infraestructura recuperada, de la cual se beneficiaría fundamentalmente Renfe en otro tipo de cuestiones, como, por ejemplo, el transporte de mercancías, que sería un gran negocio.

Por último, una cuestión de tipo anecdótico, pero importante. Ya se indicó cómo afectaba al uso de la infraestructura en el Estado español el proceso de transnacionalización que está habiendo, pero en concreto ¿están relacionados los sistemas informáticos del Estado español con los de Portugal en todos los casos o aún sigue habiendo excepciones? Lo digo porque, por ejemplo, los servicios de Vigo-Porto no estaban relacionados; era imposible coger un billete Vigo-Lisboa, por ejemplo, con garantía de poder subirse al tren en Porto con un asiento reservado. ¿Eso ha sido modificado o seguimos viviendo de espaldas?

Los trenes de largo recorrido, mientras no se solucione —si es que se soluciona— el problema de los trayectos de larga distancia, en concreto para lo que llaman el noroeste, es decir, para Galicia, ¿tienen garantizada su subsistencia las líneas a Madrid, Barcelona y País Vasco durante un período de cuatro años más o se piensa suprimir algún servicio?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, tiene la palabra el señor Corsini.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): En relación con las inversiones de Renfe en Galicia tengo que decir que el año 1997 se han realizado unas inversiones más importantes que en años anteriores, entre otras cosas, porque ha habido la compra de los cinco automotores, los diésel, que son los que están prestando servicio en este momento entre Vigo y La Coruña. Con ello, podríamos decir que este año, entre las inversiones en infraestructura y la compra de material, se han invertido en torno a 6.000 millones de pesetas.

Por lo que se refiere a la inversión en infraestructura para 1998, independientemente de que se compre más material, tengo que decir que son 1.346 millones, distribuidos de la siguiente forma: a La Coruña, 250; a Lugo, 273; a Orense, 210; a Pontevedra, 264, y luego hay 349 millones que se distribuirán a prorrato entre las diferentes provincias.

En relación con los trenes regionales diésel, que todos ustedes ya conocen y que funcionan —circulan desde el 28 de septiembre—, diré que son cinco y realizan un total de dieciséis servicios diarios entre La Coruña y Vigo. El tiempo de viaje se ha reducido sensiblemente en 30 minutos, con lo que la duración del trayecto en este momento es de dos horas y cuarto. Los trenes regionales diésel tienen 126 plazas, pero se pueden reforzar indistintamente en horas punta, lo cual confiere gran versatilidad a estos servicios. Desde el 28 de septiembre ha aumentado la circulación en el corredor atlántico, hay 38 circulaciones: 16 servicios TRD con parada en La Coruña, Santiago, Villagarcía y Vigo, 14 servicios en la costa de Galicia y ocho servicios regionales con automotores 593 y parada en todas las estaciones. Además, hay 32 lanzaderas semanales para el servicio de estudiantes. También estamos pensando en la posibilidad de extender a Galicia los trenes ligeros que en este momento estamos rodando en Castilla y León, y eso se hace de acuerdo con cada comunidad autónoma. Se trata de unos trenes muy versátiles, de 59 plazas, y podrían ser los más adecuados para circular en las relaciones entre Monforte, Lugo, La Coruña y el Ferrol. En este momento lo estamos haciendo con trenes regionales con un exceso de plazas que difícilmente atienden a la demanda que se nos plantea. Éstas son las previsiones que hay.

En cuanto al convenio con las comunidades autónomas, éstos se modifican en función de las necesidades de la comunidad, ya que nosotros entendemos que Renfe debe estar próxima a las necesidades de nuestros clientes, y quién va a conocer mejor las necesidades de nuestros clientes que cada comunidad autónoma, por lo que procuramos

adaptarnos a ello. Los convenios con las comunidades autónomas están siendo un instrumento muy eficaz de Renfe. Creo que el futuro está en atender no solamente los servicios regionales, sino puntualmente los de cercanías en lo que se refiere al cambio de horarios. Hay determinadas comunidades autónomas que están colaborando con nosotros, lo que nos permite atender a objetivos mucho más ambiciosos que los que pudiéramos tener inicialmente, como es el caso de Castilla y León, donde no solamente realizamos con ellos obras de infraestructuras, sino también aportan financiación para el material.

Ésa es la línea de actuación. Nosotros creemos que es un instrumento muy eficaz y, por supuesto, no está cerrado. Y en lo que se refiere al contrato-programa, lo vamos a empezar a negociar a lo largo de 1998. Ese contrato-programa habrá de contemplar todas las necesidades de Renfe, de acuerdo con el marco de lo que son los Presupuestos Generales del Estado y la capacidad de financiación del Estado. Es algo que habrá que estudiar a lo largo del año 1998.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de Renfe.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (CASAS BLANCO). A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000945).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la comparecencia del director general de la Marina Mercante, don Fernando Casas Blanco, a quien damos la bienvenida. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Socialista.

Pido y reitero una vez más que no se superen los diez minutos ni en las preguntas ni en la contestación.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista ha puesto especial interés en la comparecencia del director general de la Marina Mercante, por cuanto la responsabilidad que le corresponde en el Ministerio de Fomento, de manera directa, en un período de tiempo del año 1997 y, concretamente, para analizar el presupuesto de 1998, se justifica como consecuencia de que el 1 de enero de 1999 entrarán en pleno vigor todas las políticas de liberalización de cabotaje marítimo, de lo que venimos hablando en diferentes intervenciones parlamentarias en los últimos meses.

Un país como el nuestro, eminentemente ribereño, en el que prácticamente el 80 por ciento de las mercancías que salen y entran lo hacen por los puertos de nuestro litoral y naturalmente, son transportados por barco, está justificado el que conozcamos de manera directa, por boca del responsable más inmediato de esa dirección general, tan relevante, las características del proyecto de presupuestos en su ámbito de responsabilidad.

Desde esa óptica, nosotros queremos hacer unas cuantas reflexiones. En primer lugar, hemos analizado el programa 514.D, subvenciones y apoyo al transporte marítimo. Naturalmente, queremos demandar del director general, del señor Casas, la mayor información posible acerca de la línea de trabajo, realmente nueva, que tiene que poner en marcha en ejecución de un acuerdo plenario adoptado por unanimidad en el Congreso de los Diputados, por el cual se instaba a que el Gobierno tomase las medidas necesarias para definir las líneas marítimas de interés público. En efecto, el Ministerio de Fomento, el pasado 20 de septiembre publicó el Real Decreto 1466 por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. Sabido es que no puede dejar de vincularse la efectividad de los contenidos de este real decreto a la circunstancia de que la única compañía marítima que presta servicio regular de pasajeros Canarias-Península es la compañía Trasmediterránea que, bajo la titularidad del Estado, desde el año 1977 hasta el pasado mes de diciembre, ha venido disfrutando de un contrato-programa, con una serie de características que se han analizado en otra Comisión de este Congreso de los Diputados, y que es menester establecer un mecanismo que garantice las comunicaciones marítimas Canarias-Península, Península-Baleares y, naturalmente, con Ceuta y Melilla desde los puntos más próximos de la geografía peninsular, desde el próximo 1 de enero de 1998, cuando ya la compañía no disfrute de las características de ese contrato-programa.

Nosotros hemos leído con mucho detenimiento los objetivos e indicadores del seguimiento de este programa y vemos exclusivamente un indicador, el de bonificación a los billetes de residentes no peninsulares, que se cuantifica para 1998 en 2.030 millones de pesetas, que estimamos puede quedarse corto —tal como ocurrió con lo presupuestado para el año 1997, que fueron 1.162 millones de pesetas— y requerirá un suplemento de crédito. De ahí que nosotros pidamos al director general de la Marina Mercante que nos aclare las líneas de trabajo que piensa continuar para desarrollar el contenido del real decreto, suplementar esa partida que estimamos que es relativamente reducida y que nos hable de las líneas directrices de la Dirección General a efectos de vertebrar y garantizar las comunicaciones con los puntos del Estado español a los que acabo de hacer referencia.

En segundo lugar, el proyecto de presupuestos no puede dejar de estar vinculado a esas políticas de liberalización. España es, sin duda alguna, de los quince países comunitarios, aquel en el que el impacto de las políticas de liberalización del tráfico marítimo ha sido más intenso. No es éste el momento de analizar cómo ha afectado al tráfico de graneles sólidos o líquidos, o cómo las sucesivas mejoras que se han ido introduciendo en el segundo registro de buques del Estado español, ubicado geográficamente en Canarias, han venido permitiendo una especie de balón de oxígeno a las navieras españolas, a efectos de ir mejorando su competitividad en ese, cada vez más internacionalizado y difícil, mercado del flete.

La segunda pregunta es que quisiéramos conocer la posición de la Dirección General, desde la óptica presupuestaria, ante la potenciación, si cabe, del segundo registro y ante el necesario apoyo que las empresas navieras españolas tienen que experimentar en el año 1998 cara a que, cuando el 1 de enero de 1999 se produzca la plena liberalización, estén en condiciones de competir, incluso, con el cabotaje consecutivo.

En tercer lugar, nos queremos referir al programa 514.A. Éste es un programa que consideramos absolutamente esencial, en un país ribereño como el nuestro, por el que próximo a nuestras costas anualmente pasan casi 150.000 buques. Está cuantificado en la propia memoria en unos 70.000 en el área del Estrecho, unos 50.000 en la zona del noroeste y hay otras zonas, como son las del Atlántico, como puede ser en la zona del Mediterráneo o en el área de Canarias, que no está cuantificada.

En consecuencia, la materia que pretende regular y cuantificar este programa en este año próximo, de seguridad en la navegación, de protección del medio ambiente marino y costero, tiene que estar esencialmente vinculada a las inversiones en los mecanismos de apoyo a la navegación costera, de defensa del medio ambiente marino y de cumplimiento, con la mejor calidad posible, de los mecanismos de salvamento de la vida en la mar. De aquí que nosotros creamos que es relativamente corta la inversión de 810 millones de pesetas para la sociedad estatal Sasemar, Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, que figura en el anexo de inversiones reales por regiones y provincias cuantificada y separada por regiones. En el País Vasco, 240; en Galicia, 93; en Andalucía, 305, etcétera. Creemos que son inversiones para terminar de consolidar el equipamiento de las torres de control y de todos los elementos necesarios para el salvamento marítimo, como he dicho, y quisiéramos que nos lo especificase más claramente el director general.

Nos gustaría que, con la brevedad que permite esta comparecencia, nos indique cuáles son las modificaciones que sabemos que tiene previsto introducir al vigente Plan nacional de salvamento marítimo en ese proyecto de mejora para el trienio 1998-2001.

Por último, conscientes de la limitación de tiempo, señor director general, le quisiéramos pedir que nos enmarque, en la medida de sus posibilidades, el proyecto de la empresa pública Remolques Marítimos, Remasa, su inserción en la prestación de servicios a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo y la potenciación de sus medios y de los elementos de navegación, a efectos de mejorar la seguridad de la vida en la mar y no sólo para cumplir convenios internacionales, sino porque, desgraciadamente, en los últimos meses se han producido accidentes, que como tales accidentes sólo pueden ser imputados a las circunstancias adversas climatológicas del momento, pero que han puesto de manifiesto que es menester estar alerta y mejorar la tecnología incorporada a bordo de los remolcadores y de los helicópteros que complementan la acción de los remolcadores.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, en una intervención que no dudo en calificar de brillante, ha excedido

totalmente lo que llamaríamos finalidad de estas comparaciones, que son meramente presupuestarias. Estoy convencido de que, en muy breve plazo, vamos a tener aquí comparaciones para tratar a fondo la política de Marina Mercante. Por tanto, pido al compareciente que no se deje llevar por las sugerencias de la intervención del señor Segura que, insisto, son muchas, y centre más su respuesta en los temas presupuestarios.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (Casas Blanco): Tratando de ser obediente a S. S., en el sentido de referirme solamente a los aspectos presupuestarios, pero por otra parte ordenarlos en función de los cinco puntos que han sido sugeridos, procuraré hacerlo con la mayor brevedad posible.

La primera pregunta del señor Segura se refería al marco de regulación y a cómo se refleja presupuestariamente este tema desde el momento en que desaparece el contrato del Estado con la Compañía Trasmediterránea. Había que cubrirlo por parte de la Administración del Estado y se ha previsto que, en el área de sus competencias, haya una partida presupuestaria que figura por importe de 900 millones de pesetas. Solamente cubre lo que son los servicios regulares entre la Península y los territorios no peninsulares, porque las comunicaciones entre los territorios no peninsulares entre sí competen a los respectivos gobiernos autónomos. La partida no es excesivamente grande, pero también es cierto que, en este proceso de liberalización, lo que se ha producido es la concentración del esfuerzo del Estado en satisfacer simplemente necesidades que no son suplidas por la iniciativa privada. En consecuencia, dado que hay una amplia iniciativa privada, del orden de dos tercios del conjunto de la oferta de estos servicios, la parte que se atiende no es más que una fracción del tercio que queda.

Por pasar al segundo planteamiento, la política de liberalización del transporte marítimo y la terminación de las sucesivas fases que se han venido sucediendo, desde el año 1986 al año 1999, en que terminan, no tiene repercusión. Quiero simplemente aclarar que las mejoras que se han producido en el segundo registro afectan a partidas correspondientes al Impuesto sobre Sociedades, al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y a la Seguridad Social, que naturalmente no corresponden a estos epígrafes.

El tercer punto se refiere a cuál es la función de los 12.000 millones de pesetas que figuran en el programa 515.A. Esto aparece dividido aproximadamente por lo que corresponde a transferencias a una sociedad instrumental, Sasemar, que es la que se ocupa del salvamento marítimo y de la lucha contra la contaminación. Eso no quiere decir que los otros recursos de la Dirección General de la Marina Mercante, como tal administración pura, no vayan en esta dirección, pero aunque la Dirección General se ocupa de marco normativo y tiene el presupuesto restante hasta estos 7.200 millones que corresponden a Sasemar —la diferencia entre los 12.800 y los 7.200 que corresponden a Sasemar—, opera también en esa dirección en el marco normativo. Si me refiero exclusivamente a la dos partidas que figuran en Sasemar y de cuya explicación se ha pedido al-

gún detalle, quiero señalar que hay un gasto corriente de 6.400 millones, que básicamente corresponde a una cifra equivalente a la del año anterior. Simplemente, quisiera hacer el comentario de que se ha producido una reducción suave en este ajuste presupuestario, que es la tónica en gran parte de las partidas del presupuesto.

En cuanto a la inversión, también se ha producido una pequeña reducción de 39 millones hasta llevarlos a 800 millones, que efectivamente corresponde a este paso adicional del equipamiento, sobre todo electrónico, de los centros de control.

El cuarto punto no tiene una repercusión presupuestaria porque se refiere la pregunta a cuál es la modificación del Plan nacional de salvamento marítimo. Solamente quiero señalar que se han producido cambios de estructura del gasto, que son atendidos con el presupuesto de Sasemar, estos 6.400 millones que citaba antes, utilizándolos más racionalmente con el fin de atender más conceptos y, por otra parte, darles una mayor efectividad, mientras que el plan cuatrienal, a definir para los años 1998 a 2001, es algo que no hace más que bocetarse en lo que se refiere a las partidas presupuestarias que están aquí. En el Ministerio estamos trabajando para ese plan cuatrienal y todavía es prematuro decir cuál será su orientación futura, pero en su momento, como ha dicho don Jesús Posada, lo explicaré encantado si es necesario.

El quinto punto se refiere a la actuación de Remasa. Hay que tener en cuenta que Remasa es una sociedad anónima y, como tal, tiene su forma autónoma de funcionar. Quiero señalar que no se deduce directamente el volumen de su actividad de lo que aparece en los presupuestos, pero es cierto que funciona en base a los contratos que Sasemar hace con ella, con el fin de emplear las embarcaciones correspondientes. Remasa ha sufrido ya en 1997, es decir, el último año del plan de salvamento anterior, una serie de modificaciones, que consisten básicamente en tres aspectos: una reducción de las grandes unidades dedicadas, que eran costosísimas; una ampliación de las unidades no dedicadas; pero con preferencia de uso, que son mucho más baratas, y una ampliación de las unidades móviles, las embarcaciones menores, que son las que tienen más movilidad y que dan un mejor resultado en el salvamento marítimo.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Estimo que la Dirección General de Marina Mercante tiene esencialmente una función reguladora, sin duda alguna, pero que se complementa con actuaciones cuyos datos y parámetros, cuantificados cara a 1998, hemos demandado al director general y nos ha respondido, si no satisfactoriamente, sí con el criterio que tiene la Dirección General, que no es coincidente con el nuestro. Sin duda alguna en los meses próximos tendremos debates, esperemos que con rigor y calado, sobre la defensa del salvamento de la vida en la mar, del cumplimiento de convenios internacionales, porque acontecimientos últimos nos han preocupado muchísimo. Nosotros

creemos que se ha ido perdiendo calidad, que en el conjunto de las naciones que han apostado a fondo por el salvamento de la vida en la mar y la lucha contra la contaminación el Gobierno español no está dando la talla y estamos perdiendo pegada y credibilidad.

Estos contenidos presupuestarios nos siembran aún más dudas, nos generan mayor preocupación y la dinámica próxima lo pondrá de manifiesto, así como las enmiendas que previsiblemente podamos presentar.

No obstante, voy a hacer una última reflexión. Algunos de los contenidos de la contestación del director de Marina Mercante creemos que no se adaptan a una realidad rigurosa. Por ejemplo, en lo que se refiere a tráfico de pasajeros, en una ruta específica que, obviamente, por razones personales conozco mucho, que es la ruta Canarias-Península, no puede usted mantener que los dos tercios del número de plazas las esté ofertando la iniciativa privada, cuando es una sola compañía de titularidad estatal, la Compañía Trasmediterránea, con un solo buque, la que presta esa ruta con alrededor de 400 plazas, a diferencia de lo que ocurría muchos años atrás y es cierto que la forma de desplazarse de los ciudadanos ha ido cambiando. Consiguientemente, los dos tercios de la oferta no los cubre la iniciativa privada en esa ruta específica. En otras, como la del Estrecho o la de Baleares en el Mediterráneo previsiblemente sea así. De ahí nuestra preocupación por la escasa cifra que el director general ha reconocido de 900 millones de pesetas, y ha dicho textualmente: la partida no es excesivamente grande. Nosotros creemos que es una partida irrisoria y que debe ser suplementada.

Señor presidente, no quiero abusar del tiempo, pero quiero decir que si hay un ámbito de trabajo político por parte de la Administración, tiene que verse correspondido con una cuantificación de sus actuaciones, en una etapa crucial que es el año 1998, donde se culminarán las políticas de liberalización del tráfico marítimo. Creemos que el Ministerio de Fomento, a través de estas partidas específicas, no afronta el apoyo a la competitividad que la empresa transportista española necesita.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, su réplica me da un poco la razón de que, en efecto, era algo más que simplemente una opinión presupuestaria, que yo creo que es un tema muy interesante y que debatiremos en esta Comisión.

Tiene la palabra el director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (Casas Blanco): Quiero comentar brevísimamente que yo creo que todos los parámetros de atención al salvamento marítimo han evolucionado favorablemente. Aunque sea a título meramente enumerativo, quiero decir que hemos celebrado en Valencia hace un mes nada más unas jornadas internacionales, que han sido organizadas por IMO y coorganizadas por nosotros, y hemos podido enseñar a los países del entorno mediterráneo, al IMO como organización y a otros países como Francia, etcétera, que en estos momentos tenemos unos niveles muy elevados de calidad y de servicio en el campo del salvamento.

Lo que también hay que considerar como un nivel de calidad muy alto es, por ejemplo, una atención a la demanda de salvamento, que ha crecido en el último año en un 30 por ciento, a pesar de no haber crecido el presupuesto sin haber decrecido ligeramente. De tener nueve remolcadores en servicio para atender las unidades de salvamento, hemos pasado a 12 y vamos a bajar el coste en 700 millones. Creo que esos son buenos índices de que se puede compaginar perfectamente el tener una buena organización, mejorarla y que cueste menos. Así pues, quiero señalar que la labor realizada en este campo del salvamento, en el que además vamos a continuar el proceso de inversión y vamos a completar todo el proceso, nos da unos ratios de eficiencia/coste muy favorables. De todas maneras, no quiero debatir el tema, sino simplemente señalar algunos parámetros que pueden ser explicitados más adelante.

En cuanto al tema del tráfico de pasajeros y la cifra que yo dije antes aclararé, para que no haya malentendidos, que me refiero a la totalidad del cabotaje con las islas o con los territorios aislados. A eso me refería yo como la partida a cubrir con un marco jurídico nuevo, que es este decreto de 19 de septiembre que S. S. manejaba antes y que, naturalmente, se ha sacado con tiempo suficiente para que sirva de marco organizador a esa liberalización del año 1999.

Hay un segundo epígrafe que también señalaba antes, que es el tema de los servicios prestados bajo el contrato con el Estado. Esos servicios bajo el contrato con el Estado tienen una partida importante, que no es total pero que sí es mayoritaria, que son los servicios que engloban los buques *ferry*. Tengo que señalar que en buques *ferry* hay partida de carga y una partida de pasaje y sus vehículos. Pues bien, la partida de pasaje y sus vehículos pasa a ser también una cantidad pequeña. Es solamente un tercio de la oferta, en términos económicos, de la compañía que tenía el tráfico con el Estado. De manera que, si esta compañía a su vez no es más que un tercio del total de cabotaje con las islas, podemos ver que lo que va a tratar de garantizar el Estado, a través del pago de una subvención que permita la continuidad de la explotación y la garantía a esos ciudadanos, se refiere a un servicio pequeño dentro del conjunto del cabotaje español.

Vuelvo a repetir un poco el tema del salvamento. Se trata, con el máximo de eficacia posible en el servicio de esos tráficos y con el mínimo coste para el Estado, de garantizar que eso sucede. Yo creo que en esa marcha estamos y la vamos a cubrir y, además, con tiempo como para que no haya ruptura en el proceso de paso al año 1998.

Tomo buena nota de las sugerencias para que demos el mejor servicio posible en el caso concreto de Canarias, porque concretamente Canarias tiene un vínculo especial, que es el *ferry* que sirve el tráfico entre Cádiz y las islas mayores, además de alguna otra isla, para que quede garantizado que se trata de mantener un servicio de calidad. Hay que señalar que el barco que lo sostiene es muy moderno, es uno de los más modernos que tiene la compañía que en estos momentos está dando el servicio y, naturalmente, es una de las candidatas a cubrir el tráfico. Pero hay que tener en cuenta que esto se produce en un mer-

cado abierto y, en consecuencia, esa compañía tendrá que licitar en el concurso para dar el servicio. Lo que yo creo es que en ese proceso se producirá a su vez una racionalización, un esfuerzo de la compañía para acomodarse a dar el mejor servicio con el menor coste y para el Estado también representa esa ventaja de incidir en un presupuesto más bajo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Fernando Casas, por su comparecencia.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR PRESIDENTE DE RETEVISIÓN, S. A. (DE TORRES SIMÓ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000947).**

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos al presidente de Retevisión, S. A., don Pedro de Torres Simó, a quien damos la bienvenida en esta comparecencia, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Quiero agradecer al señor presidente de Retevisión su presencia en esta Comisión y, como quiera que el tiempo apremia, voy a ser lo más breve posible con la finalidad de que usted me pueda contestar a una serie de preguntas, que esperamos nos clarifiquen un poco cuál es la situación de este segundo operador de telecomunicaciones, que nosotros deseamos que funcione, se ponga en marcha en seguida y que haga frente a un proceso de desarrollo de las telecomunicaciones en España que es interesante para el conjunto de la sociedad. Por ello, a nosotros, dentro de esta perspectiva de conocer con mayor detenimiento su casa y de ver cuáles son sus previsiones de trabajo, nos gustaría saber en qué fase se encuentra en estos momentos todo el problema de la configuración de Retevisión como segundo operador de telecomunicaciones, en qué medida este desarrollo va a tener incidencia en una mayor asunción de competencias y de líneas de trabajo, por parte de Retevisión de cara a afrontar el tiempo que se le viene encima.

¿Podría indicarnos cómo está configurado el accionariado actual de Retevisión, en qué medida empresas o particulares están representados dentro del actual accionariado? ¿Qué previsiones o perspectivas tiene cara al año que viene en el desarrollo de su negocio? ¿En qué líneas va a actuar? ¿Cómo va a desarrollar toda su infraestructura? ¿Qué opinión le merece el hecho de tener una infraestructura en estos momentos de radioenlaces y de otro tipo de comunicaciones que le faciliten la labor como operador de telecomunicaciones? Por último, relacionado con el problema tarifario, con las tarifas, nos gustaría saber qué opinión le merece, tal y como nos encontramos actualmente, y qué perspectivas hay de que ese problema tarifario suponga en gran medida un apoyo necesario para el desarrollo de la compañía.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, le agradezco su brevedad, pero será consciente de que el planteamiento que hace excede con mucho del carácter presupuestario. Por lo tanto, yo creo que es difícil que conteste a nada relacionado con el tema presupuestario, pero sí le pido a don Pedro Torres que sea breve en su contestación.

El señor **PRESIDENTE DE RETEVISIÓN, S. A.** (De Torres Simó): Temas de carácter presupuestario, ninguno, salvo un aspecto, pero sobre el que quisiera decir a SS. SS. que no me corresponde a mí responder, que es el del 30 por ciento que queda en poder del ente público, es decir, del Estado, que, según la valoración dada por el concurso que tuvo lugar en junio pasado, se cuantificaría en 77.573 millones de pesetas. Eso podría tener incidencia presupuestaria si se vendiese. Yo no puedo responder a esa pregunta porque el propietario de esas acciones es el ente público y, como ustedes saben, yo no soy presidente del ente público, pero si damos una valoración de mercado o próxima al mercado que se consiguió en el concurso, eso podría tener una incidencia en el presupuesto del año que viene en caso de venderse. Esto por lo que se refiere al presupuesto.

Por lo que se refiere al accionariado, ya les he dicho que un 30 por ciento queda en manos del Estado, o sea, el ente público tiene el 30 por ciento; Telecom Italia, el 21,7 por ciento; el grupo Endesa, el 21,7 por ciento; Ufinsa, que es el grupo Unión Fenosa, el 8,6 por ciento; Euskaltel, el 3 por ciento; BBK, la Bilbao Bizkaia Kutxa, el 3,5; lo mismo la Guipuzkoa Donostia Kutxa; Unicaja el 2,5 por ciento; la Caja del Mediterráneo, el 2,5 por ciento; la Caja de Navarra, el 2 por ciento; y el 1 por ciento, Ibercaja. Éste es el accionariado actual de Retevisión.

Respecto a las previsiones, nosotros estamos preparando la salida al mercado de las telecomunicaciones. En estos momentos, la empresa está orientada al lanzamiento de la nueva oferta de servicios de esta índole. En este sentido, ya hemos dado pasos importantes. Se ha iniciado el reclutamiento de personal para una convocatoria de trescientas y pico plazas aproximadamente dentro de un total de 4.000 empleos nuevos directos que prevemos hasta el 2007. Se ha procedido a la adjudicación del equipamiento técnico prioritario para la puesta en marcha de nuevos servicios con una inversión cercana a los 8.500 millones de pesetas para equipamiento de conmutación radiointeligente y sistemas, y en el proceso de selección se ha cuidado especialmente la contribución a la economía nacional, que es del 85 por ciento.

Las inversiones programadas para el último cuatrimestre del año ascienden a 25.000 millones de pesetas. Se ha comenzado la implantación territorial y Retevisión tiene previsto iniciar la prestación de nuevos servicios en enero próximo en doce ciudades españolas y aumentar progresivamente su cobertura hasta llegar a las cincuenta ciudades más importantes antes de agosto del año próximo. En este aspecto, se está produciendo la adquisición de edificios o alquiler de edificios y locales técnicos para la ubicación del equipo necesario.

Yo creo que poco puedo decir en cuanto a noticias interesantes en este momento, ya que lo que estamos ha-

ciendo es la red, o sea, poco puedo añadir al respecto. Sobre el tema de las tarifas me gustaría mucho que me excusaran SS. SS. que no entre en detalles por razones obvias al ser una sesión pública; es un aspecto comercial interno de la sociedad y estoy seguro que S. S. entiende mi respuesta.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DEL MERCADO DE LAS TELECOMUNICACIONES (VÁZQUEZ QUINTANA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000948).**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida al presidente de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, don José María Vázquez Quintana, cuya presencia aquí ha sido solicitada por el Grupo Socialista. Tiene la palabra su portavoz, don Víctor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Muchas gracias al señor presidente de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones por su presencia en esta Comisión.

A lo largo de esta tarde, hemos estado observando cómo en otros capítulos presupuestarios, concretamente en el que hacía referencia a la Secretaría General de Comunicaciones, del que aunque luego hablaremos cuando venga el señor secretario general, lo hemos tratado cuando estaba el señor subsecretario, la extinción de la Dirección General de Telecomunicaciones, como tal organismo dentro de la Secretaría General, podía motivar que parte de esos recursos, en vez de ir, como han ido, a la Secretaría General y que ha pasado de 700 y pico millones de pesetas en el capítulo 1 a 2.590 millones de pesetas, podría haber ido perfectamente a cubrir las necesidades que tiene la Comisión, porque, indudablemente, el año 1998 tenía que ser el año de la consolidación de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, recientemente puesta en funcionamiento, y, por tanto, que el presupuesto que nos presentara de 1998 fuera un presupuesto que tendiera a definir de manera precisa una Comisión que asumiera todas sus competencias en condiciones, sin ninguna carencia ni ningún demérito, sino que tanto a nivel personal como de recursos materiales pudiera llevar a cabo su labor sin ninguna dificultad. Por ello nosotros, en aras a conocer cuál es la situación actual de la Comisión y qué previsiones tiene el Gobierno para que la misma actúe con normalidad y un buen funcionamiento en 1998, le preguntamos, en primer lugar, de qué plantilla de personal dispone en estos momentos. Entendemos que tiene que asumir una serie de competencias y, como ya he dicho anteriormente, el personal que antes las llevaba a cabo se queda en la Secretaría General y da la impresión que podría pasar perfectamente a la Comisión; sin embargo, usted va a tener que asumir las competencias y con la escasez de personal va a ser bastante difícil según pensamos nosotros. A lo mejor usted nos puede convencer de lo contrario.

En segundo lugar, cuál va a ser el origen de esos recursos para hacer frente a todas las necesidades y objetivos que plantea la Comisión.

En tercer lugar, nos gustaría saber cuál es la situación actual de la Comisión y cuál va a ser su desarrollo en razón a que la información que se presenta en estos presupuestos no acaba de definir claramente esos objetivos y esa vinculación, en principio a los objetivos que tiene marcados y luego a los que van a venir como consecuencia de la aprobación de la ley general de telecomunicaciones. Creo que, sin lugar a dudas, supondrá un punto importante de apoyo para que la Comisión mantenga sus niveles de autonomía y de autosuficiencia financiera y de desarrollo no digo independiente pero sí bastante separado de lo que es la estructura administrativa.

Aunque me imagino que no me lo va a decir claramente, por lo menos, en función de su contestación, sí me gustaría saber por dónde pueden ir nuestras enmiendas para colaborar con usted en que la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones tenga mayores recursos. En ese sentido, ¿qué carencias destacaría usted como importantes para un mejor funcionamiento de la Comisión en el próximo tiempo?

Después nos gustaría saber de qué manera se van a reintegrar esos anticipos reintegrables que en 1997 estaban en 605 millones de pesetas y que en 1998 están en 10 millones, qué plazos hay y cuál es el procedimiento de devolución que ustedes van a poner en marcha para que eso se produzca.

Por mi parte nada más, señor presidente, desearle que estos presupuestos sean de la suficiente categoría como para que la Comisión funcione tal y como todos deseamos, y desde luego nosotros deseamos que funcione muy bien.

El señor **PRESIDENTE**: Indudablemente esta intervención sí que es mucho más presupuestaria.

Tiene la palabra el señor Vázquez Quintana.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DEL MERCADO DE LAS TELECOMUNICACIONES (Vázquez Quintana)**: Es más presupuestaria que otras, pero en todo caso yo me encuentro muy cómodo en este ambiente y con estas preguntas, porque lo que exhiben es una preocupación por la Comisión muy homogénea, muy transversal, que afecta a todos los grupos parlamentarios y eso me hace sentir particularmente cómodo.

Intentando responder a las preguntas en términos concretos, la plantilla de la que disponemos en estos momentos es de 41 personas. Tenemos en marcha una oferta de empleo público que está orientada hacia la captación de personas ajenas a la Administración —pueden imaginar que muchas de las que tenemos ahora proceden precisamente de la Administración—, que significará la incorporación de otras 28 personas quizá desde aquí hasta fin de año. Conjuntamente con algunos aportes adicionales que vendrán desde la propia Administración, la oferta de empleo público —20, 30, quizá 40 personas—, está orientada fundamentalmente a poder captar a gente de fuera de la Administración, pero podemos intentar captar también a

personas de la Administración sin pasar por ese expediente de la oferta de empleo público hacia el exterior. Nosotros prevemos 40 personas ahora y otras 38 a final de año. Ésa es la plantilla con la que vamos a contar. En el año próximo calculamos como media unas 110 personas de plantilla. Quiere decirse que el gran esfuerzo de incorporación se hace en este año. Estamos de acuerdo —es el deseo que todos tenemos— en que el año 1998 sea el de consolidación de la Comisión, con esta dimensión que representa la plantilla sobre el crecimiento de todos los recursos de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones.

Para el año que viene el origen de recursos —la segunda de las cuestiones— está basado fundamentalmente —hay unos pocos recursos financieros— en los ingresos debidos al canon por la explotación de servicios de telecomunicación por parte de los operadores. Son recursos que se afectan directamente al funcionamiento de la Comisión. Suman aproximadamente unos 1.400 millones de pesetas. A eso hay que añadir pequeñas cuantías que podamos agregar como consecuencia del manejo de los recursos financieros que tengamos, productos financieros, pero fundamentalmente son esos 1.400 millones de pesetas. ¿Cómo se mide eso? Yo creo que es una cuantía confortable para que la Comisión se pueda establecer, pueda abordar la compra de un edificio en donde asentarse de una forma relativamente definitiva, puesto que es una Comisión con la vocación de incorporación rápida, en un principio, de personas, de un crecimiento pausado pero aún perceptible en el año 1998, pero, después, con una estabilización, de manera que eso predica también que busquemos una ubicación definitiva y que intentemos en este año 1998 abordar la compra de un edificio. Es una partida mayor. Ése es el origen de recursos y ésa es la situación con la que yo puedo sentirme en estos momentos con un cierto confort en cuanto a las posibilidades de cumplir nuestras responsabilidades.

La situación actual de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones en términos organizativos y en términos de plantilla ya la he descrito. Yo creo que está definida del todo. Tengo la sensación de que la ley general de telecomunicaciones quizá no suponga una modificación de las competencias, papeles y funciones de la Comisión tan acusada como lo fue con la Ley de liberalización de telecomunicaciones, que fue verdaderamente generosa con nosotros y que ha sido la que ha representado una necesidad de reconsideración de lo que era la estructura organizativa de la Comisión. Por lo que yo conozco, la ley general de telecomunicaciones por supuesto que hace una incorporación a la legislación española de las directivas comunitarias que afectan a telecomunicaciones, pero creo que reserva para el papel de la Comisión fundamentalmente el que ya está definido en la Ley de liberalización, y yo no espero —es actuar un poco anticipadamente de profeta— que de ahí resultaran las necesidades de modificar mucho el organigrama que tenemos previsto en estos momentos, que supone nueve direcciones. Ése es el organigrama que tenemos.

La cuarta pregunta, que es por dónde podrían ir las iniciativas, la tendría que obviar en una sesión de esta natu-

raleza. Creo que la obviaría simplemente amparándome en la receptividad que siempre he encontrado en este Congreso hacia la Comisión. Me parece que es un proyecto que es muy sentido como propio por el Congreso y en el que nos podemos sentir completamente confiados en que lo que hagan desde luego no va a desmerecer por parte de ninguno, por lo menos así lo entiendo, el papel que hasta este momento nos han asignado. De manera que lo que ustedes entiendan como bueno para la Comisión seguro que lo es visto desde nuestra propia y personal perspectiva. Estoy convencido de eso.

Por último, respecto a los anticipos reintegrables el de 605 millones de pesetas, que fue un anticipo con el que hemos podido vivir hasta que nosotros pudiéramos ingresar aquellos cánones que corresponden a este año, lo devolveremos, probablemente a finales de este año principios del próximo, y ese anticipo de 10 millones de pesetas que queda como remanente es una precaución, sólo una precaución, por si el juego de fechas con el que nosotros podemos hacer el ingreso de los cánones que corresponden —no olvidemos que se produce una vez al año— necesitase la cobertura de algunos días dentro del año próximo, pero las dos partidas, 605 y los 10 millones de pesetas, serán devueltas simplemente con los ingresos a los que tenemos derecho, los que cobraremos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vázquez Quintana, por su presencia aquí y, en efecto, puedo asegurarle que todos los grupos de esta Comisión de Infraestructuras ven con la mayor simpatía la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones y apoyaremos su labor, que consideramos esencial en ese campo.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) (DE LA TORRE DE LA PLAZA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000949) Y DE COALICIÓN CANARIA (Número de expediente 212/001057).**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con la comparecencia del presidente del Ente Público de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), don Luis Felipe de la Torre de la Plaza, que es la primera vez que está en esta Comisión como presidente de AENA recién nombrado, a quien le damos la bienvenida y supongo que nos visitará en otros momentos para hablar de toda la política general de AENA.

Esta comparecencia ha sido pedida por el Grupo Socialista y por el Grupo de Coalición Canaria, que no sé si estará presente o no. Mientras tanto, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Naturalmente, le damos la bienvenida al señor De la Torre, en efecto en esta su primera comparecencia ante esta Comisión, y a quien no se

le escapa que las responsabilidades que tiene encomendadas vocacionalmente entran muy de lleno en el ámbito de trabajo de la misma y además que tienen importante proyección pública.

Bien es sabido que la creación o especie de fundición, si es que vale el término —quizá no sea el adecuado y pido excusas— y la unificación de la doble figura de regulador y regulado al aunarlas en una sola persona ha sido motivo de análisis crítico por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Parece ser que los pasos que se vienen dando últimamente por parte del Gobierno ponen de manifiesto que esta experiencia no ha sido —vamos a decirlo generosamente, dado que no es éste el momento de un debate político de estas características— del todo positiva y parece ser que el Gobierno, en efecto, vuelve a separar el doble papel. En consecuencia, yo quiero entender que el señor De la Torre está aquí esencialmente como presidente de AENA, pero creo que también tiene encomendadas las funciones de director general de Aviación Civil. Le ruego señor presidente, que me aclare este término.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, yo no me atrevería a decir cuáles son los designios del Gobierno, pero la información que yo tengo es que es director general de Aviación Civil y presidente de AENA y comparece aquí en su calidad de presidente de AENA. Por lo tanto, yo le rogaría que le hiciera las preguntas presupuestarias —insisto en lo de presupuestarias— referidas a AENA.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Si eso es así, señor presidente, nosotros queremos pedirle, al señor presidente de AENA, que nos aclare, en primer lugar, cuál ha sido el impacto en el presupuesto de 1997 de la aplicación de la tasa de seguridad aeroportuaria que se introdujo en la Ley de Presupuestos Generales de 1997. En segundo lugar, quisiera conocer cuál es el impacto cuantificado sobre la nueva tasa de aproximación aeroportuaria que recoge el proyecto de ley de presupuestos. En tercer lugar, cuál es el estado de ejecución de los proyectos recogidos en el PAIF de AENA del año 1997 de todas y cada una de las partidas presupuestarias de los planes directores en ejecución en aeropuertos en toda la geografía nacional. Queremos que haga especial referencia al aeropuerto de Madrid-Barajas, al estado de ejecución de las obras de la nueva pista, estado de redacción del proyecto de nueva terminal y si, en efecto, figura en el proyecto de presupuestos la línea directriz que AENA quiere poner en marcha a efectos de la potenciación del aeropuerto hasta el máximo nivel que sea capaz de desarrollar.

¿Cuál es la situación en la que se encuentra el plan director de los aeropuertos Reina Sofía y Los Rodeos en la isla de Tenerife? Deseo conocer el estado del estudio del proyecto de nueva pista de aterrizaje en el aeropuerto de El Prat; de la nueva pista en el aeropuerto de Málaga; la situación presupuestaria —recogida en el proyecto de presupuestos— como consecuencia de la integración del Reino de España en el organismo internacional Eurocontrol y la asignación presupuestaria que se recoge en el proyecto de presupuestos de 1998 para el cumplimiento de las obliga-

ciones que todo ese amplio convenio internacional supone para nuestro país.

Quisiéramos solicitarle también que nos indique el impacto presupuestario de las nuevas tasas que recoge el proyecto de presupuestos, no solamente en las tarifas de aproximación sino en todo el amplísimo conjunto de nuevas y modificadas cuantitativamente tasas por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea, inexcusablemente hay que referirse a ello, y que se recogen en el proyecto de ley de acompañamiento a los presupuestos generales con una amplísima cualificación cual es la de que se crea la tasa por prestación de servicios y realización de actividades de la Administración del Estado en materia de navegación aérea, que se regirá por lo establecido en la presente ley y demás fuentes normativas. Se recoge un amplísimo conjunto de tasas que se incrementan de manera notable.

Quisiera que nos indicase cuál ha sido el crecimiento del número de operaciones que ha experimentado este aeropuerto de Barajas, columna vertebral de la aeronáutica española, y también el aeropuerto de El Prat; que nos diga comparativamente, con cierta aproximación, los incrementos en tasas de salidas de pasajeros que cobra Aena cada vez que un ciudadano español toma un avión y va a otro aeropuerto español o a un aeropuerto comunitario. Entiendo que quizá determinados datos no podrán ser proporcionados en estos instantes, pero espero que el presidente de Aena lo hará próximamente. ¿Cuánto supone el incremento de estas tasas de pasajeros que constituyen una fuente importante financiera para Aena? Quisiéramos saber también la razón por la cual, en lugar de incrementar estas tasas o de que aparezcan tasas nuevas, habida cuenta que hay un crecimiento notable en el tráfico aeronáutico en los cielos españoles desde y hacia nuestros aeropuertos y un crecimiento notable en el número de pasajeros y consiguientemente en el volumen comercial que ingresa Aena, no se produce una disminución en el contenido de ese amplísimo espectro de tasas a los que he hecho referencia, sino que se está produciendo un incremento en sus cuantías.

Agradeceríamos también al señor presidente de Aena que nos dijera en qué fase de ejecución se encuentran los compromisos gubernamentales en materia de impacto medioambiental que conlleva la operación, entre comillas, de ampliación de Barajas, que es una auténtica operación de encaje de bolillos con 17 ayuntamientos, con la propia comunidad autónoma y con los colectivos vecinales con los que se suscribieron acuerdos, que se eleva a un volumen financiero del orden de los 15.000 millones de pesetas, en actuaciones muy diversas, de muy diferente naturaleza que, obviamente, en estos instantes no vamos a desmenuzar, pero en lo que ya insistiremos en una próxima comparencia, en continuación de otra que produjo su antecesor allá por el mes de febrero de este año, donde nos dio cumplida respuesta a una pregunta equivalente a ésta. Ahora sólo se lo pedimos con cierta aproximación. Tiene que figurar como dinero no empleado en 1997, como remanente del presupuesto de 1997 y acumulativo en el de 1998, por tratarse de un aspecto fundamental para la concordia y

buen avance de actuaciones infraestructurales tan importantes.

En suma, señor presidente, a estos datos vinculados a crecimiento del tráfico, a modificaciones de sistemas tarifarios y al conocimiento de la realidad inversora, estado de ejecución de los proyectos y de los planes directores, se refieren las preguntas generales que este interviniente del Grupo Parlamentario Socialista, en representación de su grupo, le quiere hacer a usted en esta comparecencia de hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Yo recuerdo a todos los grupos que el compromiso de esta Presidencia ha sido contestar en una semana las preguntas que por escrito nos hagan llegar mañana antes de las dos. Algunas de las preguntas que hoy se han hecho se contestarán y otras quedarán en el aire, pero el compromiso se mantiene.

Tiene la palabra el presidente de Aena.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AENA** (De la Torre de la Plaza): Voy a empezar al revés, para contestar sus preguntas, que son realmente muy interesantes.

El crecimiento al cual está sometido en este momento el sistema aeroportuario español es un crecimiento lógico, porque estamos en abril y, como saben ustedes, hemos entrado en la aplicación del tercer paquete, estamos en el proceso de liberalización; además la coyuntura económica está apoyándolo en general en España y en los países europeos, con lo cual, los crecimientos son espectaculares. Hasta el mes de julio, el movimiento en los aeropuertos, en su conjunto, está creciendo del orden del 8,22 por ciento, y en aeropuertos como el de Madrid, Barajas, tiene un crecimiento incluso del 10 por ciento; el aeropuerto de El Prat, por el que me acaba usted de preguntar, está en el orden del 14 por ciento. Todos hemos sufrido la desregulación americana y era lógico que esto se produjera; por eso AENA se ha ido preparando a lo largo del tiempo, a lo largo de estos cuatro últimos años, en esa necesidad de invertir y aumentar la capacidad de nuestros aeropuertos y de nuestros sistemas de navegación aérea. Lo que pasa es que la capacidad de un aeropuerto, es una capacidad que se maneja en dos niveles, el lado aire y el lado tierra, y eso significa que de alguna manera tienen caminos diferentes para desarrollarse. Eso produce que, en un cierto momento, la planificación sea esencial; se requieren tres años para planificar una pista, se requieren dos años para modificar cualquier sistema de navegación aérea; en definitiva, es un proceso de planificación muy potente.

Contestando más específicamente a sus preguntas, diría lo siguiente: hemos estudiado en el presupuesto que, a partir del Tribunal Constitucional y de todo el proceso que ustedes conocen perfectamente de los ingresos, de las tasas de pleitos públicos, etcétera, era necesario consolidar el esquema económico de un organismo que sirve al país y debe hacerlo de una manera eficiente y económica. Eso nos ha llevado a una configuración de tasas que sean semejantes a las tasas que más o menos se configuran en todos los países de Europa. Éste es un proceso que no es

rápido, ni fácil, ni cómodo para nosotros; no es sencillo. Nosotros lo que queremos consolidar es todo un sistema que sea equivalente, porque todos los estudios que hemos hecho en los últimos tiempos —en 1993 se hizo un estudio muy completo y hemos hecho ahora otros estudios iguales o parecidos a ése— nos demuestran que seguimos siendo el sistema más eficiente, desde el punto de vista económico, respecto a la diferente tipología de aeropuertos que tenemos. Tenemos aeropuertos claramente institucionales, como Madrid y Barcelona, que forman un bipolo muy importante en nuestro desarrollo de tráfico; tenemos aeropuertos muy turísticos; tenemos aeropuertos especiales, tanto de islas como de zonas difíciles, y ese conjunto hace que nosotros nos manejemos en Europa con cierta incompreensión. Y en eso sí que este presidente anima, no sólo al Gobierno, sino a todos los grupos parlamentarios, a apoyarle, en el sentido de defender ese concepto, que creo que es uno de los grandes inventos que ha tenido este país a lo largo de los tiempos.

Ya en sentido general, el año pasado se puso en marcha la tasa de seguridad. Es un concepto por el que todo el mundo está en este momento altamente preocupado, no sólo la seguridad aérea y más en un país como el nuestro, sino las tasas de seguridad pública, en el sentido de protección, y todo lo que conlleva ese tipo de seguridad. De ahí que incluso desde organismos como OACI o CEAC se decidiera hace bastante tiempo poner en marcha una tasa que asegurara la inspección de los pasajeros y de las maletas al cien por cien —tema complejísimo, ya que en cualquier aeropuerto se manejan millones de maletas— y un mayor control y vigilancia de las zonas públicas y restringidas, con el fin de evitar una serie de posibilidades. En ese momento se estableció esa tasa y se configuró una filosofía, que fue aceptada por el Gobierno; de hecho, se ha configurado un sistema para manejar esa tasa, que cobra AENA. Como los procesos de tasas tienen que partir de los contratos, establecida la tasa a partir del 31 de diciembre, fue necesario y se aceptó que a todos los contratos concertados antes del 31 de diciembre no podía ser aplicada y, como prácticamente todos son contratos de seis meses, a partir del 1 de mayo ha sido cuando se ha aplicado la tasa. Como digo, nosotros hemos ido facturando y cobrando esa tasa y, según los datos que yo tengo, en este momento se han recaudado unos 2.500 millones, de los cuales se han ingresado al Tesoro mil y pico y estamos a la espera de ingresar el resto en próximos momentos.

Por tanto, AENA, en cuanto a los ingresos, es neutral. Nosotros, por un lado, recibimos la tasa de los pasajeros y, por otro, la facturamos al Tesoro público. A efectos formales, independientemente de nuestros ingresos, esa tasa es neutral. Digo esto para que conozcan lo que ha pasado en relación con este asunto.

En cuanto a la tasa o tarifa de aproximación, tengo que decir que es una de las viejas necesidades del sistema de navegación aérea. En el sistema de navegación aérea, a partir de Eurocontrol, de todas las conversaciones, de la CEAC, etcétera, se estableció una diferencia entre los dos procesos superiores de vuelo en la navegación; una tasa de navegación y una tasa de aproximación. España, por una

serie de razones, vio en 1994 que era importante aplicar esa tasa, pero comprendió que quizá ése no era el momento y que, además, era necesario concienciar de alguna manera a las compañías aéreas, que al fin y al cabo son nuestros clientes directos, de que eso mejoraría el servicio y aquilataría nuestras operaciones de navegación aérea. No cobrar esa tasa nos ha supuesto una desviación en el último año de unos 15.000 ó 16.000 millones de pesetas y ahora al Gobierno le ha parecido —y según nuestra propuesta era absolutamente necesario— cobrarla. Nos parece que las compañías aéreas ya habían comprendido que nuestros servicios de navegación aérea no sólo son de idéntica calidad que los servicios que se pueden encontrar en cualquier país de Europa, sino que, además, tenían una ventaja añadida: que dábamos un mejor servicio a un precio inferior. Esto nos ha permitido entrar en un proceso con Eurocontrol y hemos aplicado una tasa que están cobrando 32 países en Europa, los más importantes y los que tienen un gran servicio de navegación aérea, lo que conlleva tener una cuenta de explotación de navegación aérea absolutamente equilibrada, aunque ya saben ustedes que existe un decalage de dos años entre el coste y la tasa. En definitiva, es un modelo que equilibra el desarrollo de la navegación aérea y que nos va a permitir eliminar las posibles congestiones o limitaciones del sistema de navegación aérea. Además, esto estaba pidiéndose prácticamente desde 1994.

En cuanto a Barajas, se ha escrito tanto a lo largo del último año que es mejor no referirme a ello. Yo he cogido el problema hace un mes, pero he vivido el problema desde otro punto de vista. En Barajas se ha hecho un gran esfuerzo —y lo digo en general y porque es bueno que lo conozcan SS. SS.—, este país ha hecho un esfuerzo superior a lo normal. Lo normal es que hubiéramos tardado cuatro años en hacerlo, por todos los problemas de un nuevo diseño general del área de vuelo. Porque no sólo es la pista; es servidumbres, es balizamientos, es torre de control, es cambiar la filosofía de operación de todo Barajas, es modernizar incluso el área terminal actual, es modificar sustancialmente todo el proceso de relación de Barajas.

Puedo decirles en este momento que seguimos el proyecto de manera exhaustiva; se hace por un sistema muy detallado y podemos asegurar que tendremos el final de la pista en su momento, en el año 1998. Después habrá un proceso de funcionamiento, que me imagino que ustedes comprenderán, porque no es como cuando se hace una carretera; aquí hay proceso de acoplamiento de todo el sistema, porque tiene que funcionar en un equilibrio de vuelo y tierra, es una de las circunstancias distintas de otros sistemas. Espero que la nueva pista de Barajas esté lista en el plazo prefijado por el Gobierno, que podamos cumplir y todas las personas que estamos involucradas podemos asegurar que eso se va a hacer en los términos y con la técnica adecuada.

El terminal es un área clave en un aeropuerto y para nosotros tiene que revestir unas características muy especiales. Debe ser funcional, debe permitir soportar el tráfico previsto y debe ser compatible con el actual área terminal. Hay que hablar del crecimiento de las dos áreas terminales,

que es una nueva fórmula que se ha desarrollado en AENA. Es un procedimiento nuevo para funcionar de una manera distinta a la que hasta ahora hemos funcionado en la concepción española de los aeropuertos, tener varias terminales funcionando de una manera complementaria con un sistema de apoyo mutuo. Y, desde nuestro punto de vista, costará amoldarse a que existan varios terminales en un aeropuerto, pero será un proceso muy interesante.

Esa decisión sobre el terminal es una elección importante, porque lo teníamos que ver desde el punto de vista funcional, aparte de que estamos en la capital de la nación y que de alguna manera ha de ser complementaria al área actual. Tiene que cumplir una serie de requisitos medioambientales, técnicos, requisitos de los procesos modernos que en este momento están funcionando. Tenemos que hacer un terminal que funcione en el año 2000, hay que pensar que este área terminal y la actual deben estar funcionando, deben ser válidas en el año 2025 y, por tanto, tenemos que hacer un área terminal con una visión de futuro.

Después de un largo proceso se han presentado once uniones temporales de empresas donde ha participado la ingeniería española, ha participado gente internacional muy importante, las grandes personalidades que pueden decir algo. En ese sentido, pueden estar ustedes tranquilos porque, cuando tomemos la decisión final de cuál es el terminal y los elementos que vamos a ir acoplando en el terminal actual, podrán comprenderlo. Creo que hemos dado un paso adelante en calidad de servicio, en funcionalidad, en operación, etcétera. La potenciación del aeropuerto está ligada, como ustedes saben, al proceso de impacto ambiental; estamos analizando diversas alternativas, estudios diversos, conforme al impacto ambiental. El problema es complejo, el llamado área de Madrid es un área que en este momento soporta cuatro aeropuertos de diferente índole con filosofías distintas, que nacieron en épocas distintas y cada uno responde a criterios distintos. Buscar soluciones de conjunto es una solución compleja y de ahí que estemos estudiándolo. Cumpliendo el mandato del Gobierno, pretendemos en un momento adecuado resolverlo, proponer nuestro punto de vista y solucionarlo.

En el resto de los aeropuertos, en general, lo que ha hecho AENA, y hemos realizado un esfuerzo importante de acercamiento, es un ejercicio de potenciación de las inversiones de AENA. Nosotros creíamos que en este momento —y el Gobierno ha aceptado esta propuesta— AENA, y puedo hacerlo, debería hacer un esfuerzo importante de inversión. Por eso hemos partido de una inversión que va a llegar a los 95.000 millones de pesetas, con una inversión total desde 1997 al 2001 de casi 450.000 millones de pesetas, lo que supone un esfuerzo tremendo.

Teniendo en cuenta que el sistema de desarrollo de los aeropuertos se realiza sobre unas directrices maestras primero y después sobre unos planes directores, supone que el ciclo es aproximadamente de 8 años, porque no es posible seguir el tramo de la demanda exactamente. Nosotros ponemos una pista o un terminal, ampliamos; la demanda es discreta. Eso supone que en un ciclo de 8 años prácticamente lo revisemos y ahí está una de las ventajas que hemos llevado a Europa en fechas recientes; seguimos defen-

diendo que un sistema como el nuestro, que es una des-concentración de tráfico a nivel de país, nos permite hacer este tipo de inversiones. Por ejemplo, en este momento, en Canarias, es una de sus preguntas, vamos a invertir, en este período 1997-2001, prácticamente 95.000 millones de pesetas, entre Gran Canaria y Tenerife. En este tipo de inversiones tan específicas hay aspectos de detalle; en el conjunto estamos de acuerdo, pero existen criterios distintos sobre cómo vamos a desarrollar ciertas ampliaciones de plataforma, o sobre aspectos del terminal. Están previstos nuevos edificios terminales, ayudas a la navegación, adecuaciones en el lado de tierra; por ejemplo, en Tenerife norte hay aspectos de edificios, de nuevas frecuencias de aproximación, acondicionamientos, estudio de nuevas posibilidades. Yo creo que esta inversión que se va a hacer sobre Canarias va a permitir, en un horizonte que yo calculo en el 2010, 2020 ó 2025, una dimensión suficiente, para lo que, de alguna manera, estamos en diálogo permanente, no sólo con la demanda y con las compañías, sino con el Gobierno canario y con los grupos parlamentarios. Es una cuestión de despliegue general.

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente de AENA, creo que su intervención está siendo muy interesante, pero yo le rogaría que fuera concluyendo.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (De la Torre de la Plaza): Paso entonces a Eurocontrol, por abreviar un poco. Eurocontrol ha sido una de las grandes asignaturas pendientes de la aviación. Prácticamente desde hace 36 años estamos fuera de él, somos observadores desde hace 36 años. El hecho de haber firmado el año pasado el protocolo y la decisión del Gobierno, y posteriormente la de las Cortes, etcétera, ha permitido que nosotros entremos por derecho. Es un proceso lento, porque entramos en un área donde llevamos 36 años de retraso. El conocimiento que tenemos de la entidad es suficiente, pero nos falta gente, hay que incorporar gente en los grupos de trabajo, en las diferentes direcciones, hay que incorporarse a ese proceso. Ese proceso hay que pagarlo y nos cuesta alrededor de unos 3.500 millones de pesetas, pero tiene unas grandes contrapartidas y unos grandes beneficios. Yo creo que nos aseguramos el futuro.

De ahí que, por limitarme a lo específico, hemos hecho, porque yo creo que era importante, que las tasas subieran lo que tuvieran que subir. Piensen que, por ejemplo, en la tasa aeroportuaria dábamos unos beneficios a las compañías españolas, actuábamos a su favor. Hemos tenido que firmar unos acuerdos de convergencia con Europa, de manera que poco a poco nos vayamos acercando, porque, en el transporte aéreo, al firmarse el tercer paquete, los vuelos europeos son ya como vuelos domésticos españoles. Hicimos el esfuerzo de que en las tasas hubiera esa convergencia. Lo que pasa es que nosotros, como entidad pública y aceptado por el Gobierno, vamos a hacer una convergencia lenta para que el proceso no desanime la gran ventaja que tiene hoy ser uno de los sistemas aeroportuarios más eficientes y más bajos de Europa. En internacional, subimos

las tasas de aterrizaje un 6 por ciento y, en cambio, en el comunitario subimos un 4 por ciento; en el nacional subimos un 6 por ciento, para irnos acercando poco a poco, pero vamos a tardar bastante tiempo. En pasajeros, lo mismo, subimos un 6 por ciento en internacional, en internacional puro, en el intercontinental, porque en el transporte aéreo el internacional ya no es Europa, son otros países, terceros países. En comunitario subimos un 3 por ciento y en el nacional un 5. Ésa es una manera de ir equilibrando.

Por ir terminando, voy a hablar de la fase de ejecución del tema DIA. Estoy de acuerdo con usted en que DIA es uno de los más modernos que tenemos; en El Prat pasa una cosa relativamente parecida. Sobre el impacto ambiental, casi podemos asegurar que el de los aeropuertos es menor que el de las autopistas. Eso lo tenemos que decir bien claro. Lo que pasa es que como en este momento está de moda, en todos los países del mundo surgen grandes problemas con el tema medioambiental. DIA es un proyecto nuevo, comenzó hace varios años, ha ocurrido toda una serie de circunstancias y ahora estamos en un excelente proceso con los alcaldes, con los que creo que hemos llegado a unos magníficos acuerdos, y hay todo un conjunto de desarrollos técnicos. La clave está en cómo se controla el ruido en la llegada y eso nos está exigiendo montar unos sistemas de huellas de ruido controlables para, de alguna manera, poder sancionar al que se salga del límite. Éste es un elemento nuevo con el que vamos a tener que ir conviviendo, como lo están haciendo todos los países europeos. Desde mi punto de vista el trabajo técnico y de relación con los alcaldes, con quince o dieciséis alcaldes, las relaciones que tenemos los grupos de trabajo, etcétera, yo creo que todo ha sido realmente magnífico. Lo que pasa es que tiene toda la dificultad de ser una innovación, incluso hemos innovado una comisión de municipios, Gobierno y una entidad pública, lo cual es una innovación incluso jurídica. Como presidente estoy muy contento, creo que es un magnífico punto de vista, y aun con todas las dificultades que lógicamente conlleva este tipo de creaciones, yo creo que vamos a demostrar que el aeropuerto debe ser neutral con el medio ambiente. Este mensaje nos parece muy importante. Debe ser neutral con el medio ambiente porque nosotros, al revés, procuramos hacer el menor ruido posible. Es un poco el *leit motiv*.

Creo que he intentado responder a todo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de AENA, por su presencia aquí. **(Los señores Segura Clavell y Zabala Lezamiz piden la palabra.)**

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En el nivel de la generosidad que caracteriza al presidente, ¿me permite que yo me dirija al presidente de AENA para que a su vez él, por favor, le haga llegar unos mensajes al director general de Aviación Civil? **(Risas.)**

Desde luego, la política de cielos abiertos sin duda alguna es pura teoría, denominada entre comilladas, si no se ve correspondida con actuaciones en tierra. Ése es el papel

que tiene que hacer AENA, naturalmente siguiendo instrucciones de la Dirección General de Aviación Civil como regulador.

Ruego que usted haga llegar al director general de Aviación Civil que es muy conveniente la renegociación de muchos convenios internacionales que han quedado obsoletos como consecuencia de la entrada en vigor del tercer paquete de la política de liberalización del tráfico aéreo. Por ejemplo, la múltiple asignación con los vuelos transoceánicos hacia Iberoamérica; hay que renegociar todos los convenios bilaterales con las repúblicas iberoamericanas en materia de aviación civil. En segundo lugar, es absolutamente imprescindible renovar la ley que regula la aeronáutica española, que procede del año 1964, que aún está en vigor y que, naturalmente, no ha incorporado los contenidos de las directivas y reglamentos comunitarios, o las órdenes ministeriales que han integrado estos tres paquetes. Eso hay que hacerlo a la mayor brevedad posible, porque, sin duda alguna, es responsabilidad de sus predecesores y responsabilidad suya, innegablemente; pero, como hay que mirar hacia adelante, acepte la recomendación como servidores del Estado que somos los miembros del Grupo Parlamentario Socialista en esta etapa fundamental de que usted le diga al director general de Aviación Civil que cuanto antes dinamice la finalización de esa ley, ponga en marcha el mecanismo para que sea aprobado por el Consejo de Ministros y, desde luego, sea debatida en las Cortes Generales, porque ése es el marco que precisamos en estos momentos a efectos de dar la cobertura jurídica precisa que requiere AENA y que requieren las compañías transportistas españolas. Era una reflexión que estoy seguro que usted en su condición de presidente de AENA tendrá la generosidad de transmitir al director general de Aviación Civil mañana, con el que, intuyo, mantiene relaciones muy cordiales.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, una intervención del portavoz del Grupo Vasco, señor Zabalía.

El señor **ZABALÍA LEZAMIZ**: Quiero agradecer también la presencia del señor presidente de AENA, y aunque nosotros no habíamos solicitado su comparecencia, como ha sido reconducida esta tarde al presidente de AENA la que nosotros íbamos a hacer al secretario de Estado, sólo voy a plantear dos cuestiones muy concretas sobre las que me gustaría alguna aclaración por parte del presidente de AENA. Se refieren, en concreto, a dos aeropuertos: el aeropuerto de Hondarribia, o Fuenterrabía, y al aeropuerto de Bilbao.

Respecto al aeropuerto de Hondarribia no aparece ninguna partida en el presupuesto, por lo menos no hemos encontrado ninguna partida presupuestada. Como entendemos que hay un proyecto sobre mejora de la iluminación del aeropuerto, quisiéramos saber a este respecto si, efectivamente, no hay presupuestada ninguna partida para el aeropuerto de Hondarribia.

Por lo que respecta al aeropuerto de Bilbao, en el presupuesto de 1997 figuraban 6.199 millones. Nos gustaría saber qué nivel de ejecución se está dando a esta partida

presupuestaria. Observamos que en el presupuesto para 1998 hay una partida de 5.836 millones de pesetas, es decir, inferior a la del año pasado. Nos gustaría saber cuál es la razón de una menor presupuestación para el año 1998 respecto a 1997. También nos gustaría saber cuánto está licitado y cuánto está adjudicado al día de hoy respecto al aeropuerto de Bilbao.

El actual director del aeropuerto de Bilbao dijo públicamente en unas declaraciones que se iban a acelerar las obras y que para el año 2000 habría unas inversiones de 22.000 millones de pesetas. A este respecto, nos gustaría saber cómo está la ejecución de las obras del aeropuerto de Bilbao y si es previsible ya una fecha de finalización de las mismas.

El señor **PRESIDENTE**: Estas preguntas serán contestadas por el presidente de AENA en este momento si es posible, y si no las contestará por escrito.

Tiene la palabra el presidente de AENA.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (De la Torre de la Plaza): En el caso de Bilbao, este año se centra en seguir avanzando en la inversión, que en el País Vasco en este período va a ser en total de unos 14.000 millones de pesetas; prácticamente 5.836 en el año actual, y en los siguientes años sigue avanzando. Hemos urgido la máxima prisa para ampliación del campo de vuelo, la nueva plataforma de rodaje, que ha sido complementaria a ese nuevo edificio adicional que hemos hecho como desahogo, y el edificio terminal con su equipamiento, que estamos acelerando al máximo porque entendemos que es prioritario a cualquier otra inversión que podamos hacer en la zona.

El edificio terminal ha sido realmente muy complejo. Hemos tenido el problema del lindane, hemos tenido el problema de las lluvias, el arquitecto no estaba suficientemente compenetrado con ese proceso y en el País Vasco, por suerte, llueve, pero a veces hay problemas con los elementos técnicos, por ejemplo, se nos ha inundado tres veces la torre de control, la zona de plataforma, realmente hemos tenido muchas dificultades en el desarrollo. Eso nos va a hacer que aceleremos al máximo el tema.

Hondarribia es un aeropuerto al que en AENA tenemos un especial cariño porque es uno de los aeropuertos más difíciles que existen no sólo en España, yo diría que en Europa, por la contextura y por la dificultad. Le hemos dado una solución técnica que ha costado muchísimo, a niveles insospechadamente dificultosos con Francia en cuanto a la definición de su TMA zona de terminal aéreo. Sinceramente, hay una compenetración muy fuerte con las fuerzas vivas —vamos a llamarlo así por utilizar un término general—, pero creo que Hondarribia está en una magnífica situación para seguir desarrollándose. Como demostración, me quedé sorprendido esta mañana cuando lo miré, porque es un aeropuerto que está subiendo al nivel del 14 por ciento. Aunque hace cinco años se consideraba, incluso en la propia zona, como un aeropuerto que tenía que sobrevivir, pero no más; ahora se ha puesto en una magnífica di-

námica y supongo que este año llegará a 120.000 ó 130.000 pasajeros, incluso más.

En definitiva, tenemos una gran oportunidad de resolver el problema, de complementariedad del triángulo que forman los tres aeropuertos vascos. Desde nuestro punto de vista, en este momento era absolutamente decisivo conseguir desarrollar por fin el área terminal de Bilbao porque las limitaciones y circunstancias anteriores no le dejaron desarrollarse. Curiosamente, el primer proyecto terminal que hice en mi vida fue en Bilbao y casi está igual. Se va a hacer un esfuerzo y con esto creo que he respondido a su punto de vista. Hay un tema de iluminación, pero eso lo vamos a resolver en este período o intentaremos resolverlo, porque es un problema de municipios. Ya sabe lo compleja que puede ser cuando una cosa sale de la raya del aeropuerto, puesto que para nosotros es un terreno virgen; pero esperamos el apoyo y creo que lo resolveremos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por el final de su comparecencia.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (VILALTA GONZÁLEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000950).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con la comparecencia de don Albert Vilalta, presidente del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, que viene a esta Comisión por primera vez y estoy convencido de que vendrá en el futuro para explicar las obras que va a llevar a cabo este ente público.

Esta comparecencia ha sido pedida por el Grupo Socialista. Tiene la palabra don Víctor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Bienvenido, señor Vilalta a la Comisión de Infraestructuras.

Debido a la hora en que nos encontramos, voy a plantearle una serie de aspectos que considero importantes para desentrañar cuál es la estructura actual del presupuesto y qué enmiendas debemos plantear respecto al Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

Cuando en los presupuestos pasados se propició su creación, debemos decirle que no éramos partidarios del mismo, porque no veíamos nada claro para qué iba a servir. Entendíamos que era diversificar mucho las posibilidades de inversión y la verdad es que ahora estamos en los siguientes presupuestos y nos gustaría saber qué pasa con este ente público.

Asimismo, nos gustaría saber cómo está funcionando, porque la verdad es que ha tardado varios meses en ponerse en marcha. Ha habido improvisación, desde nuestro punto de vista, y ahora nos hallamos con que se le transfirieron 60.000 millones de pesetas según los presupuestos de 1997, se le van a transferir 80.000 millones de pesetas según los presupuestos de 1998, y gastar esa cantidad es un

esfuerzo muy importante que no sé si en estos momentos el ente está en condiciones de asumir.

Por ello, para ver cuál es el funcionamiento del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, nos gustaría saber cuál es la situación actual presupuestaria del ente, qué se ha gastado de esos 60.000 millones iniciales, así como de qué personal dispone para llevar a cabo estas cuantiosas inversiones, cuando es un organismo que surge *ex novo*.

Nos gustaría saber también qué tipo de aportaciones puede recibir el GIF y le diré por qué. Con la intervención que ha tenido esta tarde el señor secretario de Estado de Infraestructuras, se ha generado una especie de confusión que vamos a ver si entre todos podemos aclarar. En principio, están los 60.000 millones que figuran en el presupuesto de 1997. En segundo lugar, para una obra como es la construcción de un tren de alta velocidad, cuya inversión va a ser cuantiosa hasta el momento que finalice, vamos a ver si se genera capacidad de convicción suficiente para que la Unión Europea nos facilite recursos, fondos de cohesión o fondos estructurales, que nos permitan complementar la inversión necesaria para llevar a cabo la ejecución de la obra. En tercer lugar, se ha puesto encima de la mesa el tema de las privatizaciones, que es el famoso recurso al que se nos tiene acostumbrados desde el Gobierno para hacer frente a aquellas demandas de las que no se tienen otros sitios para obtener recursos. En estos momentos, este grupo y yo personalmente, nos encontramos con unos interrogantes bastante serios respecto a la posibilidad de que estos proyectos del tren de alta velocidad se vayan desarrollando en 1998. En principio, como es lógico, quiero saber qué se ha hecho en 1997.

Hay otro tema que me gustaría que usted nos comentara, pues también se ha puesto de manifiesto por parte del señor secretario de Estado cuando ha dicho que para él la Dirección General de Carreteras es igual que el GIF en cuanto a su dependencia. Yo pensaba que el GIF era algo más autónomo, que tenía un funcionamiento algo más separado de lo que es la estructura orgánica de un ministerio. Creía que, frente a la Dirección General de Carreteras, que está entroncada dentro del propio Ministerio, el GIF, aunque tenga que seguir las pautas de objetivos y planteamientos que aprueba el Gobierno y el propio Ministerio, me daba la impresión que tenía un funcionamiento algo más autónomo y yo no sé si eso es así o no es así. Me gustaría que usted lo aclarara.

También nos gustaría saber de qué plantilla dispone en estos momentos y si es la plantilla última o prevé que va a haber incorporaciones futuras para el desarrollo en conjunto del programa.

Por último, le reitero qué previsiones de base hay para 1998 en función de esos 80.000 millones.

Señor Presidente, señor Vilalta, pretendo que aquí nos enteremos de qué pasa con el GIF; queremos saber qué hace y queremos saber si los recursos que tiene van a ser suficientes, no solamente para hacer lo que pueda hacer sino si son suficientes para generar nuevos recursos procedentes de otras instituciones que permitan acometer las

obras de infraestructura que tiene encomendadas de acuerdo con su creación.

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

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (Vilalta González): Con mucho gusto, y, tal como se ha dicho, habrá nuevas comparecencias.

Paso a contestar sintetizadamente la pregunta de S. S. El GIF se creó por la Ley de acompañamiento de 1996; el estatuto fue aprobado el 25 de abril de 1997; la toma de posesión del presidente se produjo el 13 de mayo; el acuerdo del Consejo de Ministros fue del 23 de mayo, en que se encomendaba el Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa; el primer Consejo ya fue el 23 de mayo; hubo un segundo Consejo en junio; el 15 de julio se recibió la comunicación de la Cccir, trámite absolutamente imprescindible para la estructura de personal, para las dotaciones económicas y para las percepciones del personal; en el tercer Consejo, de julio, se aprobó, por tanto, la estructura, se nombraron los cargos directivos; el 24 de julio hubo la subrogación en las obras que estaban en marcha en aquel momento por parte del ministerio, que eran los tramos Ricla-Calatayud y de Zaragoza-Lleida; el cuarto Consejo de septiembre ya ha licitado proyectos en marcha, porque carecíamos de proyectos. Por tanto, creo que el ritmo de funcionamiento del GIF es acelerado, como responde a la alta velocidad, y quisiera transmitirle la voluntad y la actuación del GIF de cara al próximo año.

La programación que tenemos establecida para el próximo año es que podamos tener ya contratada toda la línea que queda por contratar entre Madrid y Zaragoza; eso quiere decir que cuando esté acabada en conjunto finalizará prácticamente en el mismo momento con el Zaragoza-Lleida. Por tanto, nos podemos plantar hacia el año 2000 con toda la explicación hecha y en año y medio más en funcionamiento hasta Zaragoza. También existe la previsión de tener terminados para el próximo año los proyectos Lleida-Barcelona y Barcelona-frontera, algunos de los cuales ya habían sido efectuados por la Generalitat. Por tanto, el ritmo es importante y estoy seguro de que S. S. verá que crear el GIF no ha sido ocioso. Creo que era necesario y es un momento único para llevar a cabo esta actuación que, como sabe S. S., proviene ya de un acuerdo del Gobierno en el año 1988 y de un Plan director de infraestructuras en el cual ya estaba previsto que una parte se financiaría con recursos ajenos. La decisión de este Gobierno de llevarlo a cabo con celeridad se justifica porque, como le decía, es un momento único y porque sería una sinergia con nuestra incorporación a Europa en primera línea. Desde el punto de vista de condiciones financieras, pocas ocasiones se han podido presentar con anterioridad de intereses bajos, de ahorro disponible que para ir al pasivo de los bancos no se retribuye suficientemente al ciudadano como estaba acostumbrado y, consecuentemente, es posible que pueda ir a figuras financieras que se creen a este res-

pecto; contención de la inflación y, por tanto, contención de los costes salariales.

Es urgente y es un momento único que tiene relevancia territorial importante en cuanto a transporte. Tiene relevancia territorial por cuanto el valle del Ebro, que es un corredor importantísimo desde el punto de vista del tráfico, sirve y reduce el tiempo, por consiguiente, no sólo las distancias con Madrid y con Barcelona, sino también con el Mediterráneo sur, a través de la conexión que pueda establecerse, utilizando formaciones talgo y esto desde la óptica del transporte racionaliza el mismo en el sentido de que las externalidades de otros modos de transporte se reducen con la utilización del ferrocarril, que es un modo de transporte que usa escasos recursos energéticos no petrolíferos, aspecto que también es importante.

La situación presupuestaria en este momento es de 60.000 millones en el presupuesto de 1997 y 80.000 millones en el presupuesto de 1998. Con el presupuesto de 60.000 millones del año 1997 hemos de hacer frente a los gastos, a las certificaciones de las obras en curso y es claro —así se pone de manifiesto en los presupuestos— que no se agotan los 60.000 millones. También se deduce de la documentación que ustedes tienen en el presupuesto que tampoco se agotan los 80.000 millones para el año 1998. Sería lógico pensar que no es necesario, pero quisiera hacerle una consideración en el sentido de que si esta obra es importante en cuanto a presupuesto y es fundamental hacerla urgentemente y en su totalidad y no en tramos, porque haciéndola en tramos no se mejora la cuenta de explotación del operador, es necesario disponer de recursos para que se pueda llevar a cabo.

En definitiva, si una parte de los recursos tienen que ser ajenos, garantizados por el canon, como tiene que ser, y la empresa no está capitalizada, poca credibilidad vamos a tener en los mercados financieros exteriores. Se necesita esta capitalización, entre otras cosas, porque el GIF no puede recurrir al aval del Estado, el GIF no dispone de ingresos todavía; los tendrá cuando los obtenga del canon; el GIF se nutre de recursos procedentes de privatizaciones que no son computables según los acuerdos de Maastricht y, por tanto, es necesario tener esta capitalización. En el anexo de inversiones reales usted tiene la programación plurianual y se ve la que hay prevista para los años 1998, 1999, 2000 y 2001. Se trata de obras de largo calado en el sentido temporal y para lo cual se necesita disponer de estos recursos. Como en toda empresa, lo primero que se le exige a un concesionario de autopista es que desembolse el capital. En este caso el propietario de la autopista es el Estado y desembolsa el capital; por tanto, no es incoherente que haya avanzado los 60.000 millones, aunque no se gasten en el año 1997 y los 80.000 millones que tampoco gastarán en el año 1998. Si usted examina este anexo de inversiones verá que en el presupuesto de 1998 son 56.000, pero en el de 1999 existe una previsión de 155.00 millones; en el 2000 son 199.000 y 218.000 en el año 2001. Ésta es una garantía de que las obras van a hacerse al ritmo máximo que podamos, porque además he de significarle que, puesto el límite del año 2004, que es el compromiso que existe, y echando marcha atrás, estamos con el tiempo muy

justo. En este sentido es esencial que el Estado dote de capital a la empresa.

El GIF es un ente con personalidad jurídica propia. Tiene su consejo de administración y una absoluta independencia desde todos los puntos de vista con el condicionante lógico del control de eficacia que depende del secretario de Estado. Le aseguro que el comentario puede haber sido una mala interpretación.

Me queda hablar de la plantilla. La plantilla aprobada por la Cecir es de 98 personas, incluido el presidente, y estamos en proceso de dotarla. Debemos darnos cuenta que recibimos la autorización de la Cecir el 15 de julio. De todas maneras esto no impide nuestro funcionamiento en cuanto a las obras y los proyectos porque, como usted sabe, también existen asistencias técnicas ya contratadas en las que nos hemos subrogado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vialta. Agradecemos su presencia aquí y la explicación que ha dado del ente, que es algo muy necesario para todos los parlamentarios de esta Comisión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (OSORIO PÁRAMO). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000951) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 212/001054).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado, don Javier Osorio Páramo, a quien damos la bienvenida.

Esta comparecencia ha sido pedida por los grupos Socialista e Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y para su desarrollo tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Bienvenido, señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, en nombre del Grupo Socialista.

Señor Osorio, en primer lugar, estamos interesados en conocer las previsiones sobre el funcionamiento del Fondo de contribución, con indicación detallada de las aportaciones de cada autoridad portuaria y las cantidades que cada una de ellas se prevé que reciban. Asimismo, deseamos conocer los criterios adoptados para calcular las aportaciones y los retornos, y entendemos que habrá información que nos la tendrá que pasar por escrito porque sería muy prolijo hacerlo en este momento.

En el aspecto tarifario, durante este año ustedes no han realizado ningún tipo de modificación respecto a la vigente en 1996, y a pesar de que ha habido problemas jurídicos que se han detectado en su aplicación y que pueden poner en peligro las finanzas del sistema portuario. Quisiéramos conocer cómo se han llevado a la práctica las propuestas del ente público de reducir las tarifas y, en concreto, la

aplicación que las diversas autoridades portuarias han hecho al respecto. Desearíamos conocer, para ver la evolución en el presupuesto, cuáles han sido los ingresos reales en 1996 y los importes bonificados por los diversos consejos de administración. En este mismo campo, desearíamos conocer las previsiones de 1997 y especialmente, evidentemente, las de 1998, con indicación expresa de las iniciativas que el ente público ha tomado para continuar reduciendo los costes portuarios.

Al tercer aspecto, al de las inversiones, me referiré posteriormente. En todo caso, desearíamos que también nos hiciera llegar con el mayor detalle posible las previsiones de inversión de las diversas autoridades portuarias, que ahora conocemos globalmente pero que no aparecen detalladas en la información de que disponemos.

Por otra parte, al estudiar el balance de situación, se observa una lógica evolución a la baja de las cuentas financieras, motivada sin duda por las reducciones tarifarias de los últimos ejercicios. A pesar de ello, las previsiones de 1998 indican todavía la existencia en esta cuenta de 28.000 millones de pesetas, cifra que por lo menos a nosotros nos parece excesiva para las misiones encomendadas al ente público. Quisiéramos saber si usted coincide con nosotros en este aspecto.

Observamos un aumento de los deudores en 1.900 millones, un aumento del 6,8 por ciento respecto al año anterior y en contra de la tendencia de los últimos años. Nos hacemos las preguntas lógicas en estos casos: ¿qué motiva este aumento?, ¿seremos peores gestores de cobro que en 1997?

En el pasivo aumentan las previsiones de subvenciones de capital, suponemos que en su mayor parte procedentes de la Unión Europea, pero quisiéramos que usted nos lo confirmara. Desearíamos conocer los proyectos que se prevé serán subvencionados y las autoridades portuarias beneficiadas. De estas subvenciones, cuáles están comprometidas y cuáles son exclusivamente previsiones que se hayan podido incluir en los presupuestos, así como las iniciativas del ente público para la obtención de mayores recursos al respecto.

Hemos observado también que el equilibrio financiero del sistema se obtiene, y nos preocupa, mediante el recurso al aumento de los acreedores a largo plazo. Un aumento del 50 por ciento en un año, de 21.000 millones a 30.000 millones. ¿Necesitan las autoridades portuarias endeudarse? ¿Prevé usted que continuará en ejercicios sucesivos esta progresión? ¿Qué puertos recurren al endeudamiento y qué es lo que lo justifica?

No hemos observado que exista una aportación de los Presupuestos Generales del Estado a la financiación del ente público, ¿nos lo puede confirmar? Ya sabemos que hasta ahora era así, pero la nueva ley en trámite en estas Cortes creemos que abre la puerta a que haya otra vez aportaciones del Estado; en todo caso, quisiéramos confirmarlo para saber qué es lo que va a ocurrir en el ejercicio que se avecina.

Los acreedores a corto plazo, por otra parte, superan los 35.000 millones, inferior a la de 1997 pero superior a la del año anterior, 1996. Creemos que es una cifra considerable,

a tenor de los gastos de inversiones que comprometen estos presupuestos. ¿Qué motiva que estas cifras sean tan elevadas?

En la cuenta de pérdidas y ganancias hemos observado una previsión de aumento de los ingresos por encima del 3 por ciento, superior claramente a la inflación prevista, que creemos motivado por un aumento de los tráficos portuarios, pero quizá también a un aumento tarifario o a una disminución de las bonificaciones; quisiéramos saber cuál de estas tres razones es la que vale.

Los gastos de personal aumentan un 2,35 por ciento. Quisiéramos saber si va a haber aumento de plantillas y cuál es la composición por niveles de las estructuras de las autoridades portuarias a 31 de diciembre de 1996 y la que se prevé que pueda haber al 31 de diciembre de 1997. En todo caso, desearía resaltar que el aumento de 1997 en relación a 1996, que fue un 4,6, se contradice con la congelación salarial y de plantillas del ejercicio en el sector público.

Las organizaciones sindicales nos han mostrado en diversas ocasiones su preocupación por el incumplimiento de algunos de los aspectos acordados en la negociación colectiva; en concreto, cabría resaltar en estos momentos el correspondiente al fondo de pensiones. El año pasado fue preguntado en esta misma sesión al respecto y creemos que se salió un poco por la tangente. Desearíamos conocer si el compromiso con los sindicatos llegará a buen fin el año en curso, debido al aumento que he comentado anteriormente, y si existe una partida prevista en el ejercicio de 1998.

En el debe del presupuesto de explotación se observa una partida de 132 millones correspondiente a subvenciones concedidas por las autoridades portuarias. ¿Podría indicarnos a qué corresponde?

En el cuadro de financiamiento se observa cómo se equilibra la disminución de los fondos generados por las operaciones mediante los recursos externos, principalmente de las subvenciones de capital y la financiación a largo plazo de la que ya hemos hablado anteriormente. Estas cifras se complementan mediante la enajenación de inmovilizado, que pasa de 800 millones a 2.800, y desearíamos conocer a qué corresponden dichas enajenaciones y en qué autoridades portuarias se producen.

Como decía anteriormente, hemos dejado en último lugar la información correspondiente a las inversiones reales del ente público. A pesar del aumento de la partida destinada a inversiones, desearíamos que nos indicara aquellas provincias y comunidades donde se produce una disminución de la inversión. Asimismo, quisiéramos conocer aquellas cuyo aumento ha sido más significativo y los motivos que han ocasionado estas variaciones.

Por la información que poseemos, hay ejemplos un poco significativos, como la disminución más notable que se produce en Cataluña y, en sentido contrario, cabe resaltar también el gran aumento en determinadas autoridades portuarias, que quisiéramos saber a qué es debido, cuáles son los criterios que han guiado la confección de este presupuesto.

En concreto, por poner otro ejemplo, y para terminar, una de las variaciones más significativas observamos que

se produce en la comunidad andaluza, de lo cual nos alegramos. Ojalá todos los aumentos se produjeran a estos niveles, y permítanos que ejerzamos un poco la suspicacia y que digamos que si esta previsión se ha realizado adrede de forma desfasada o exagerada para que sea difícil de cumplir por los futuros gestores por ser inviable económicamente, o si, en su caso, se prevén aportaciones importantes del Fondo de cooperación interportuario.

En este mismo apartado deseamos destacar la importancia de los proyectos iniciados en 1997, que tienen su continuación en 1998. ¿Va a hipotecar esto la actuación de los futuros gestores?

Ya, como anécdota, porque parece que es una pregunta que realizamos cada año, la inversión en la Comunidad de Madrid (digo Comunidad de Madrid porque así está desglosado en los presupuestos), que es de 600 millones, quisiéramos saber también a qué partidas o a qué proyectos se refiere.

Por último, señor Osorio, aunque yo creo que no se excede del marco de esta comparecencia, queríamos preguntarle si usted cree que el año que viene le vamos a poder hacer estas preguntas. Yo pienso que no, que a usted, tal como dice la nueva ley, le van a venir dados los presupuestos, que no va a poder tener una estrategia y una concepción cabal de lo que va a ser el conjunto del sistema, pero en todo caso ya sé que no es para 1998, pero es para 1999. Por eso creo que es útil para que empecemos a hacernos una idea de cuál va a ser nuestra actuación parlamentaria para ese ejercicio.

Perdone por lo prolijo de mi intervención.

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

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señor Presidente, voy a intentar hacerle tres demandas de información, que obedecen a criterios generales aunque ligados al tema del Ente Público Puertos del Estado, y, después, algunas concretas de los distintos estados del presupuesto de explotación o del presupuesto de capital que nos ha aportado a esta propuesta presupuestaria.

Primera, de qué manera van a evolucionar estos 90.200 millones de pesetas de presupuesto de explotación en el ejercicio de 1998. La ley, cuando vuelva del Senado, da tres meses para tomar las medidas de ajuste, y a mí me gustaría conocer cuál puede ser su evolución, porque luego a la hora de liquidar el presupuesto tienen que verse los efectos que pueda tener.

La segunda es la liquidación. Me gustaría que nos aportara una liquidación presupuestaria a 31 de agosto de este año 1997 —en el presupuesto de 1997 hay una previsión de actuación en las grandes partidas del presupuesto de explotación— para poder ver y valorar si esta propuesta presupuestaria se ajusta, no a las cifras que se dan al principio del año, sino a la ejecución y gestión. No es que pensemos que haya grandes desviaciones, pero una gestión presupuestaria no siempre funciona rectilíneamente, sino que lo hace con puntas hacia la propia actuación.

La última pregunta de índole general que quiero hacerle es la que se refiere al volumen de personal, que entra dentro del presupuesto de explotación. Nos gustaría conocer el volumen de personal que está presupuestado con estos 19.043 millones de pesetas en salarios —el total del capítulo de personal son 26.000 millones de pesetas— y si hay vacantes, y si éstas se quedarán vacantes; es decir, si ustedes las piensan licitar en el año 1998 o esperan tiempos mejores, si es que las hay; presupuestadas están aunque estén vacantes, lo que ocurre es que muchas veces, según los datos de que disponemos, en la Administración en torno a un 15 por ciento de las plantillas que recoge el capítulo 1 no están cubiertas, sino que el personal está entrando y saliendo.

En cuanto a lo que son las propuestas del presupuesto de explotación, me gustaría que se precisaran, en la medida de lo posible, lo que son los grandes compromisos legales que tienen que administrar Autoridades Portuarias, tanto el fondo de inversión, como el fondo que administra y al que contribuyen Autoridades Portuarias. Lo que querría conocer es una distribución de obras, no de capitales de provincia o por comunidades autónomas. Lo que queremos es ver qué obras se hacen, porque nosotros podemos enmendar y decir: estas dos obras las aplazamos al año que viene, porque creemos que hay otras prioridades. Y para poder elegir prioridades no podemos elegir entre Baleares y Canarias, sino que tenemos que elegir esta obra en Baleares o la que se pueda hacer en Canarias.

En cuanto a la distribución de gastos de personal en el presupuesto de explotación, en el debe aparecen 1.065 millones de pesetas «para otros». Para pensiones hay 273 millones; para indemnizaciones, 243; para la Seguridad Social, 5.000. Nos gustaría conocer en detalle lo de «para otros», que complementan los sueldos y salarios de 19.000 millones.

En cuanto a las amortizaciones, hay una en este presupuesto, en el debe, de inmovilizado inmaterial por 462 millones de pesetas. Nos gustaría conocer cuáles son esas amortizaciones de carácter inmaterial. En las variaciones de las provisiones hay una de pérdidas por incobrables de 528 millones de pesetas; nos gustaría conocer cómo se distribuye esa cuantía en el debe.

Le voy a hacer dos preguntas en cuanto a la distribución de estos 90.000 millones en el haber para ver si es posible que se nos dé más detalladamente. En otros organismos tenemos una liquidación de presupuesto de ingresos y de cómo evolucionan. Aquí, en cambio, dice: Ventas nacionales, 87.000 millones de pesetas. Está bien, pero me gustaría saber cuál es la distribución de estas ventas nacionales, tanto en cada autoridad, como en la propia gestión que pueda haber, ya que me imagino que tendrán distintos conceptos.

En cuanto a ingresos accesorios de la explotación, me gustaría que nos explicara lo de los 896 millones de otros ingresos accesorios a la explotación; cuáles pueden ser esos ingresos accesorios que ahí proponen.

En el presupuesto de capital, en la aplicación, en la distribución de los fondos, solamente le voy a hacer tres preguntas. Una, en cuanto al inmovilizado material, la distri-

bución de estos 68.895 millones de pesetas. Una pregunta, ¿por qué no cuadra la cifra? ¿Por qué en el anexo de inversiones pone 69.350 millones y aquí 68.895 millones? Puede ser que también esté distribuido entre obras el inmovilizado inmaterial, y entonces son los 45 y sí saldría esa cifra. Si es así, como en el inmovilizado inmaterial pone: otro inmovilizado a especificar, lo desconocemos y como en un inmovilizado inmaterial puede entrar desde una campaña de publicidad que ustedes quieran hacer hasta cualquier cosa que no sea inventariable, desconocemos si esto también se traduce en obra, porque si es actuación concreta, puede ser actuación de cualquier autoridad portuaria.

Sobre la cancelación y traspaso de deuda, aquí pone: otras deudas, 1.380 millones de pesetas. ¿Cuál es la distribución o la razón de esa actuación?

En cuanto al origen de los fondos, solamente me gustaría que nos precisara dos cosas. Una, los préstamos de otras empresas, que son 10.000 millones de pesetas. ¿Qué empresas son las que hacen estos préstamos para la financiación ajena a largo plazo? Por otro lado, el inmovilizado enajenado. ¿Qué es lo que ustedes van a enajenar, porque éste sí es material, por 2.800 millones de pesetas? No sé si enajenarán propiedad o qué cosas son las que se van a enajenar por ese volumen, porque es un volumen importante en cuanto a la venta que ustedes vayan a producir.

Termino, señor presidente, con lo que es el cuadro de financiación que ustedes nos proponen y la cuenta de pérdidas y ganancias. ¿Cuál es la razón para que las ganancias, en un instrumento como éste, que es gestor, crezcan? El año pasado el resultado dio un beneficio de 12.400 millones y este año va a dar un beneficio de 14.000 millones. Puede ser un problema contable o puede ser simplemente una evolución lógica; como yo lo desconozco, me gustaría que usted me lo pudiera precisar.

Se ha hecho una pregunta concreta sobre la distribución de este anexo de inversiones, y si nos la puede contestar por escrito me daría por satisfecho, pero me gustaría que me lo precisara en cuanto a ciertas actuaciones de alguna autoridad portuaria, porque son las que más obras nuevas ponen. En el cuadro que usted nos da están bastante detallados los proyectos iniciados antes del año 1998 y los que se van a iniciar nuevos. Hay tres autoridades portuarias en las que el mayor volumen de las partidas presupuestarias se refiere a nuevos proyectos que van a poner en marcha; en concreto, la de Asturias, que pone 1.564 millones; la de Murcia, que pone 3.300 frente a 600 que hace de proyectos iniciados —había pocos proyectos y van a poner en marcha muchos—, y la de Baleares, que frente a 700 también pone en marcha 2.282. Me gustaría tener la precisión de las obras, porque se puede explicar que se van a gastar 4.000 millones pero luego no conocer la atribución de esos gastos. En concreto, hay una obra que se va a hacer en Murcia, en el puerto de Cartagena, porque en Murcia, como en Madrid, podríamos decir eso de que aquí no hay playa, aunque la tenemos cerca. Me gustaría conocer ese proyecto de nuevo muelle en Escombreras que va a ser a la vez para regenerar la bahía de Portman, y cuál es la previsión que esa obra en concreto tiene en este ejercicio, no en el siguiente

o en el siguiente, porque es una obra que costará bastante dinero y me imagino que en un solo año, ni por las perras que hay aquí ni por lo que pueda ser, se va a hacer la obra.

El señor **PRESIDENTE**: Le recuerdo, señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, que las preguntas que no pueda contestar o incluso que le parezca que no es propio contestarlas en una lista de obras o de actuaciones, las puede facilitar por escrito a los grupos demandantes.

Tiene la palabra el presidente del Ente Público Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Osorio Páramo): Dado el amplísimo listado de preguntas, podríamos estar cuatro o cinco horas y no habríamos terminado con las respuestas. Por tanto, con independencia de que gustosamente saque el listado que me den por escrito y que quieren que les conteste, se lo facilitaré en el momento que quieran. Voy a hacer de forma muy resumida una exposición de cuáles son las características que guían al presupuesto de 1998.

El presupuesto de 1998 se genera a través de la discusión de los planes de empresa con todas y cada una de las autoridades portuarias. Los planes de empresa que dan lugar a las inversiones y demás actuaciones de la propia autoridad portuaria han sido consensuados con cada una de las autoridades portuarias. Del conjunto de este consenso y de los planes de empresa acordados con todas ellas, se ha deducido el presupuesto correspondiente. Este presupuesto, que en los planes de empresa tiene carácter vinculante para el año 1998, como se extiende hasta el 2001, tiene carácter indicativo en las anualidades de 1999, 2000 y 2001. Los objetivos y líneas de actuación marcados en los planes de empresa han proyectado a los estados económicos financieros individuales de cada autoridad portuaria, de los que se han derivado los presupuestos de explotación y capital de los mismos que, posteriormente, se han consolidado en los Presupuestos Generales del Estado.

En la elaboración del presupuesto de explotación se ha previsto un moderado crecimiento del tráfico portuario del 3,9 por ciento respecto a las previsiones de cierre que tenemos en estos momentos para 1997, con una cifra aproximada de 277 millones de toneladas en tráfico de mercancía, sin contar con otro tipo de tráficos como avituallamiento, pesca, tráfico local, etcétera. No está prevista para el año 1998 ninguna modificación significativa de las vigentes tarifas portuarias.

Respecto a la problemática que planteaba S. S. derivada de las órdenes ministeriales de 1995 y de principios de 1996, incluso de tarifas anteriores a la Ley de Puertos, con las antiguas G3, por ejemplo, en determinadas sentencias, hay un teórico problema que posteriormente a la entrada en vigor de la Ley de Puertos, al haberse dado carácter de precios privados, ha cambiado la situación. Ese problema se pretende solventar con un proyecto de real decreto que se ha elaborado por el ente público y que en estos momentos está en la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, para su elevación en los próximos días al Con-

sejo de Estado. Creemos que así se solventará esa situación de transitoriedad hasta la entrada en vigor del proyecto de ley de modificación de la Ley de Puertos, en que el propio proyecto de ley, al establecer que corresponde al ministro de Fomento determinar la estructura tarifaria de los elementos que la componen, evita esa situación problemática que se había planteado anteriormente, al no estar facultado el ministro, como lo había desarrollado en las órdenes de 1995 y principio de 1996, por orden ministerial a llevar a cabo esa estructura tarifaria.

Siguiendo con el presupuesto de explotación, en consonancia con esta previsión de tráfico que he indicado, se estima en un 3,2 por ciento el incremento de los ingresos totales de explotación de 1998 respecto a 1997, de tal forma que el importe neto de la cifra de negocios, es decir, la suma de los ingresos por cánones y por tarifas, asciende a 87.432 millones de pesetas, de las cuales 71.497 serían por tarifas y 15.935 por cánones, con un incremento de ingresos del 4,5 por ciento sobre el año 1997.

A estos efectos, conviene destacar que las reducciones tarifarias de 1995 y 1996, al afectar fundamentalmente en la tarifa AT3 a lo que es la principal fuente de ingresos de los puertos, supusieron una reducción considerable de los ingresos de los mismos, cuyo impacto en principio podemos cifrar del orden de 15.000 millones menos de ingresos en esas anualidades. Por otra parte, los gastos de explotación, debido a la política de reducción y contención de costes que se viene manteniendo, sólo aumentan un 1,7 por ciento, cifra inferior a la inflación prevista, esto sin considerar las dotaciones de amortizaciones del inmovilizado, que se incrementan en un 5,6 por ciento por el volumen de inversiones que entran en explotación, como son la ampliación sur del puerto de Valencia o la obra exterior de Bilbao. Con ello, llegamos a unos beneficios de explotación que ascienden a 12.582 millones de pesetas, con un ligero incremento respecto a las previsiones de 1997, aproximadamente un 3,2 por ciento más. Los resultados financieros son negativos en unos 700 millones, como consecuencia principalmente de la reducción de los ingresos financieros por la bajada de tipos de interés y el incremento de los gastos por el mayor volumen del endeudamiento exterior. Como consecuencia, el resultado de las actividades ordinarias, que es la suma de los beneficios de explotación más los resultados financieros, ascienden a la cantidad de 11.888 millones de pesetas. Si a estos resultados de las actividades ordinarias les sumamos los resultados extraordinarios, que alcanzan su nivel más alto en 1998, con 2.127 millones de pesetas, llegamos a unos resultados del ejercicio de 14.015 millones de pesetas, que superan en 1.556 millones a los previstos en 1997; es decir, son un 12,5 por ciento superiores. Esto da lugar a que si hacemos un esquema respecto a lo que ha sido la tasa de rentabilidad de los fondos propios en los últimos años, en los presupuestos de 1998 se sitúa en 1,56 por ciento, mientras que en 1996 habían sido del 1,15 por ciento, y en 1997 del 1,41 por ciento. Es decir, hay un crecimiento importante. Me preguntaban que a qué obedece esta subida de beneficios. Yo creo que obedece —habiéndose mantenido las tarifas constantes por un lado, y por otro lado habiendo tenido que

soportar esta disminución de ingresos, que en el propio ejercicio de 1997 se siguen proyectando, porque la orden ministerial de 1996 al haberse producido en el primer trimestre de 1996, ha tenido efectos en el año 1997— a una mejora de la gestión, en el sentido de que han mejorado los ingresos y se han mantenido constantes los gastos.

Pasando del presupuesto de explotación al del capital, la aplicación de fondos para el año 1998 que se prevé en los presupuestos asciende a 74.004 millones de pesetas, de los cuales se distribuyen 70.497 para inversiones, 1.655 destinados a provisiones, y la cantidad restante se reparte entre cancelación de deuda y concesión de créditos comerciales. Esto se compensa con unos recursos generados por las operaciones, que son 43.982 millones de pesetas, que provienen principalmente de la suma del resultado del ejercicio, los 14.015 millones, más las dotaciones por depreciación del inmovilizado, 31.200 millones, que superan, por tanto, los recursos generados por las operaciones a los de la previsión de cierre de 1997, que eran 41.277 millones de pesetas. El esfuerzo financiero adicional, después de equilibrar el volumen de inversiones con las provisiones de fondo, *cash flow* y subvenciones de capital, y de garantizar un fondo de maniobra que cubra las necesidades mínimas para atender a la tesorería y las obligaciones a corto plazo, exige una nueva financiación a largo plazo de 10.983 millones de pesetas, de los que 883 corresponden a operaciones con acreedores no bancarios, y los 10.100 millones restantes a préstamos o créditos de entidades bancarias, que afectan fundamentalmente a las autoridades portuarias de la Bahía de Cádiz, de Bilbao, de Pasajes, de Santander, de Tarragona y de Valencia. Debe destacarse que el saldo neutro de endeudamiento bancario se incrementa en menor proporción, 8.741 millones de pesetas, al restar las cancelaciones o traspasos a corto plazo de la deuda existente, endeudamiento que, por otra parte, no compromete en absoluto la solvencia financiera del conjunto del sistema.

Yo creo que con estos datos se resume fundamentalmente lo que es presupuesto de explotación y capital, que globalmente abarcan gran parte de las preguntas que han hecho. Luego ha habido unas concretas en relación al fondo de contribución. Aquí puedo indicar que, adelantándonos a las provisiones que se derivan del nuevo marco legal que lógicamente va a entrar en el año 1998, se ha procurado, acomodándose a los límites que se establecen en aportaciones en el fondo de contribución, en el nuevo marco legal, acomodar ya ese marco de aportaciones en el año 1998 a lo que va a deducirse del mismo, y de esta forma las aportaciones de las autoridades portuarias al fondo de contribución en el ejercicio 1998 ascienden a 7.967 millones de pesetas, que es inferior a los cerca de 9.000 millones que habían aportado en el año anterior. Preguntaban que cómo se obtiene esta cifra. Esta cifra, como límite máximo, se obtiene aplicando la fórmula polinómica que se deduce de la Orden ministerial de 11 de mayo de 1995, en que se define cuál es la aportación de cada una de las autoridades portuarias al fondo de contribución. Les puedo recordar que esa fórmula tiene una serie de sumandos que son, por ejemplo, los gastos de cada autoridad por-

tuaria a efectos de incentivar la reducción de gastos, respecto a los ingresos, respecto a los puertos en concesión y fundamentalmente respecto a aquellos puertos donde existe refinería o industria estratégica, de la que la propia gestión del puerto se ha beneficiado sin aportar ningún adicional a la misma. De esa aportación total de 7.960 millones de pesetas se prevé que 2.814 millones de pesetas se dediquen a la financiación del ente público Puertos del Estado, tanto atendiendo a los gastos de éste como a las inversiones que tiene que hacer el ente, como son inversiones en señales marítimas, o a los dos programas que se llevan a cabo en actividades de I+D; es decir, el convenio con el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, el Cedex, del orden de seiscientos y pico millones de pesetas, y el programa de clima marítimo con la red de oleaje, del orden de aproximadamente 500 millones de pesetas al año.

En cuanto al fondo de contribución que se distribuye a las distintas autoridades portuarias, como decía, durante las reuniones de los planes de empresa con cada una de las autoridades portuarias se ha procurado minimizar la propuesta de asignación del fondo de contribución por financiación de las propias autoridades portuarias, de tal forma que la cantidad para este fin asciende a 4.471 millones de pesetas, frente a los 6.934 que se repartieron en 1996 o los 6.043 que se repartieron en 1997, conformando los 682 millones restantes un excedente de reserva, pendiente de distribución, que permitirá hacer frente a posibles imprevistos o reducir las cuantías absolutas de las actuales aportaciones. ¿Cuáles son los criterios que se han utilizado para la asignación del fondo en estas reuniones del plan de empresa y que van a ser los que van a marcar el futuro derivado de la próxima entrada en vigor de la nueva ley? Pues, fundamentalmente, aportaciones a aquellas autoridades portuarias con escasa capacidad estructural para generar recursos propios, que son tres concretamente: Ceuta, Melilla y Villagarcía. Por otro lado, autoridades portuarias de tamaño medio con dificultades transitorias, limitadas a 1998, de financiación de sus inversiones, que concretamente son: Alicante, Avilés, Cádiz, Pasajes, Sevilla y Vigo. Y, por último, autoridades portuarias con fuertes planes de inversión, cuya aportación neta se reduce para coadyuvar a los recursos propios y ajenos de endeudamiento en la financiación de los mismos y que son: Baleares, Barcelona, Bilbao, Gijón, Las Palmas, Málaga y Santa Cruz de Tenerife.

Del último capítulo que me han planteado, el de inversiones, puedo decir que las previstas para el año 1998, incluidas las financieras, ascienden a 70.497 millones de pesetas, que son un 13,4 por ciento superiores a la previsión de cierre de 1997. Podemos decir que 1998 va a ser un año punta en la inversión en el sistema portuario. Es el año de mayor inversión que se ha efectuado hasta ahora. El porcentaje principal de estas inversiones, clasificadas por su funcionalidad, se aplica a muelles y atraques, el 45 por ciento del total de la inversión, y obras, abrigos, señales marítimas y accesos marítimos, que son el 22 por ciento, debiendo destacarse también, como tres partidas de menor importancia pero interesantes, la generación de superficie

de terrenos, 9 por ciento, y las de puerto, ciudad y medio ambiente, 4 por ciento. Siete autoridades portuarias, Bilbao, Algeciras, Barcelona, Valencia, Málaga, Cartagena y Tarragona, prevén invertir el 54,1 por ciento del total previsto, correspondiendo a dichos puertos más del 75 por ciento del tráfico de mercancía general del conjunto del sistema. Por otra parte, quiero señalar también que continúa la fuerte inversión y las gestiones para conseguir que vaya adelante, que se viene realizando a través de sociedades participadas, caso de Cirsá en el puerto de Barcelona o VPI-Logística en el puerto de Valencia, en el desarrollo de las necesarias zonas de actividades logísticas y en mejorar la intermodalidad del sistema. Por último, se pone de manifiesto, como han preguntado, la necesidad de un importante crecimiento de las subvenciones de capital, que son unos 5.425 millones adicionales en 1998. Respecto a esta cantidad se viene manteniendo una línea de negociación con el Ministerio de Fomento para que se consiga la aportación de estos fondos.

En cuanto a la distribución concreta del fondo de contribución, que podría dársela, lo mejor es que se la envíe y, asimismo, la distribución de las inversiones por autoridades portuarias. De todos modos, sí puedo indicar que, en contra de algunos datos que se me han dado, en Cataluña no disminuyen las inversiones en los puertos. El de Barcelona tiene una previsión de cierre en el año 1997 de 3.559 millones de pesetas y en el año 1998 tiene previstos 5.599 millones de pesetas; un crecimiento importante. En el caso de Tarragona es muy similar los dos años, 4.042 en 1997 y 3.839 en 1998. En el año 1998 las inversiones mayores previstas, por coincidir además con unas épocas cruciales de determinadas obras, la mayor es Bilbao, 8.190 millones de pesetas, y Bahía de Algeciras, 8.175 y las indicadas de Barcelona y Valencia que son las más importantes en una línea muy equilibrada. Respecto a los puertos andaluces no hay nada de lo que se dice. Los puertos andaluces son más en volumen. Por tanto, tenemos en Andalucía un número de autoridades portuarias muy superior a cualquier otra comunidad autónoma: Huelva, Bahía de Cádiz, Sevilla, Algeciras, Málaga y Almería con Motril. Es lógico que esa suma, y con un puerto tan importante como Bahía de Algeciras en medio, tenga un peso superior respecto a otras comunidades autónomas.

Hay una pregunta sobre plantillas. Puedo decir en grandes números que la plantilla global del sistema portuario es del orden de 4.500 trabajadores, aproximadamente, y que la oscilación de la misma es mínima a lo largo del tiempo. No podemos hablar de las bajas como se habla en la Administración del Estado en unas plantillas normales, sino que lo que hay es una masa salarial bruta y lo que tienen las autoridades portuarias es una masa aprobada y en función del puerto que sea tienen un margen de actuación y tienen que acomodarse a la masa aprobada.

Respecto al fondo de pensiones, en cumplimiento de la ley correspondiente hay que hacer una externalización, que hizo Puertos del Estado, y se acogieron a la misma del orden de once autoridades portuarias. El resto de las autoridades portuarias por su cuenta tienen que llevar a cabo esta externalización y así lo estarán haciendo.

Una pregunta concreta era si yo iba a poder hablar de los presupuestos en el próximo año y a decir lo mismo que ahora. Yo diría que sí. Creo que el marco legal que se plantea lo permite puesto que el sistema de gestación de los presupuestos es el mismo. Es decir, la propia ley prevé que cada autoridad portuaria tiene que acordar sus planes de empresa con Puertos del Estado y que de esos planes de empresa acordados con Puertos del Estado la autoridad portuaria elabora sus presupuestos de explotación y capital que le remite para su consolidación en los Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, el esquema va a ser exactamente igual. Otra cosa es que la estructura interna de la autoridad portuaria sea diferente porque va a tener una distinta composición del consejo de administración y del sistema de designación del presidente, pero en cuanto a la elaboración presupuestaria vamos a tener un procedimiento similar.

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

El señor **SABATÉ IBARZ**: Sólo quiero hacer un comentario. Respecto a Cataluña quizás haya cometido un error. Seguro que usted lo ha leído bien. Me parece que he comparado con 1996. No lo sé.

En el último comentario creo que usted es el equivocado. Cada autoridad portuaria los aprueba, según el texto que salió del Congreso, y no se los enviará a usted para su consolidación. En una de las enmiendas del Grupo Socialista pretendíamos precisamente lo que usted ha dicho y creo que no es así, pero releeremos el texto.

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

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señor presidente, no sé si tendríamos que haber cambiado la fórmula de la comparecencia. El señor compareciente nos podía haber leído lo que traía escrito y habernos ahorrado las preguntas, porque yo le he hecho más de catorce a las que no he encontrado respuestas concretas y no se las voy a volver a formular porque me volvería otra vez a los cuartos. Por ejemplo, no he encontrado los mil y pico millones de pesetas del epígrafe «Otros» para personal, no he encontrado las enajenaciones que le he pedido, no he encontrado la explicación detallada de algunas inversiones en algunos puertos, no he encontrado: No sé para qué le pregunto. ¿Qué es lo que le quiero decir con esto? Sé que contra el vicio de preguntar la virtud de no dar, pero lo primero que tiene que hacer un gestor es ser transparente para que los que tienen que aprobar las cuentas dispongamos de la información para tomar esa decisión. Por eso los datos podrían estar escritos, detallados, para poder utilizarlos. ¿Qué le intento decir con esto, señor presidente? Que todas las preguntas que he hecho —no las voy a formular otra vez—, que están en el «Diario de Sesiones», se remitan para que puedan ser respondidas por escrito. Las que han sido contestadas, que han sido cinco, porque coincidían con la explicación que ha dado, bienvenidas sean; las que no lo han sido, que se

contesten, porque no es buen hábito que cuando se viene a un parlamento se diga que la información ya la conseguimos como podamos. No, porque estamos hablando de números. Se han dado unas cifras del puerto de Barcelona y de otros puertos, aquí hay un anexo de inversiones, más otro que no se nos ha dado y que deberíamos sumar, pues que se den; los ingresos, que se den. No que se diga que han distribuido tanto de un canon y tanto de tarifa; no. Que se den para tener toda la información, porque de esto se trata, de conocer, y con esa voluntad hemos venido a hacer las preguntas. Como ya es la segunda vez, porque el año pasado sucedió igual, y son las doce menos cuarto, rogaría que las cosas funcionaran como tienen que funcionar.

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

Si me permite usted un comentario como presidente, le diré que pienso —y lo digo con sinceridad— que no ha sido afortunado por parte del señor compareciente venir con un escrito, aunque en el mismo acoplara las preguntas que se le hacían de carácter general. Pero también —y sin querer enmendarle la plana como portavoz— creo que S. S. ha hecho tal cúmulo de preguntas, tan concretas la inmensa mayoría de ellas, que realmente es muy difícil que un compareciente pueda responder a ellas. Precisamente porque esto es algo que ocurre con frecuencia en estas comparecencias, es por lo que yo desde el primer momento he insistido mucho y me he dirigido a todos los portavoces para que aquellas preguntas que son verdaderamente relevantes para formular luego las enmiendas (lo he pedido y comprendo que es un trabajo adicional para los portavoces, pero la experiencia me dice que es la única forma que tiene esta Presidencia de garantizar que esa información les llega) se nos den por escrito para poder exigir al ministerio y a los diversos comparecientes su contestación. Como ha dicho S. S. —se lo he oído a los portavoces de mi grupo, reiteradas veces, en la otra legislatura—, en efecto están en el «Diario de Sesiones» las preguntas, pero también la experiencia nos dice que esas preguntas no suelen ser contestadas de una forma tan clara como si son presentadas por escrito.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señor presidente, mañana a las doce le entrego un escrito con las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo agradezco mucho porque esas preguntas sí van a ser contestadas.

Tiene la palabra el señor Zabalía.

El señor **ZABALÍA LEZAMIZ**: Señor presidente, agradezco también la presencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado. Le voy a hacer sólo una pregunta sobre las inversiones del Estado en dos puertos, en el de Pasajes, que no aparece inversión alguna en los presupuestos de 1998 —al menos no lo hemos visto nosotros—, y en el puerto de Bilbao. Me refiero a inversiones del Estado. En el puerto de Bilbao, la Ley de presupuestos de 1997 recogía 1.050 millones de pesetas que no han sido ejecutados; no sabemos cuál es el nivel de ejecución en este momento, pero nos gustaría conocerlo. También

vimos que en el programa plurianual de 1997 se contemplaba una inversión de 2.280 millones para el año 1998 y, sin embargo, los presupuestos de 1998 recogen sólo 1.029 millones. Hay una diferencia sustancial. Nos gustaría saber, por tanto, cuál es el plan de inversiones para el puerto de Bilbao en el presupuesto de 1998 que estamos viendo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el presidente del Ente Público Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Osorio Páramo): En el plan de inversiones que se deduce del plan de empresa que, como he dicho, está consensuado con la autoridad portuaria de Bilbao y, en su caso, con la de Pasajes, en el caso de la autoridad portuaria de Bilbao, en el año 1997, tenía autorizada una inversión de 8.355 millones; la previsión de cierre es de 9.040 millones. En el año 1998 la cantidad previsible en el plan de empresa son 8.190 millones de pesetas. Con carácter indicativo, en el plan de empresa la anualidad de 1999 son 5.400 millones; la anualidad del 2000, 4.070; y la anualidad del 2001, 850 millones. Bien entendido que éstas no son cantidades derivadas de los Presupuestos Generales del Estado sino que son cantidades derivadas del plan de inversión y financiación del puerto; es decir, con recursos generados, subvenciones, etcétera. El puerto de Pasajes tenía autorizado en el plan de empresa del año 1997 una inversión de 560 millones de pesetas. La previsión de cierre por unas operaciones que ha habido intermedias se eleva a 1.111 millones de pesetas; en el año 1998, 1.284 millones de pesetas y luego ya descendiendo en 1999 a 561, en el 2000 a 276 y en el 2001 a 281.

El señor **PRESIDENTE**: Aquí termina su comparecencia. Le volvemos a dar las gracias al presidente de Puertos del Estado.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES (VILLAR URIBARRI). A PETICIÓN DEL GRUPO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000943).**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE HISPASAT (VILLAR URIBARRI). A PETICIÓN DEL GRUPO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000952).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la última comparecencia del día, que es la del secretario general de Comunicaciones, don José Manuel Villar Uribarri, que comparece también como presidente de Hispasat. Le agradecemos su presencia aquí, que es muy cercana, porque ayer estaba compareciendo también en esta Comisión. Ambas comparecencias, como presidente de Hispasat y como secretario general de Comunicaciones, han sido solicitadas por el Grupo Socialista. Para su desarrollo tiene la palabra su portavoz don Víctor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Muchas gracias por su presencia, señor secretario general de Comunicaciones. Dada la hora en que nos encontramos, voy a tratar de ser rápido en la presentación de las preguntas que le quiero plantear y así podremos hacer frente, en los próximos días, a la redacción de las enmiendas correspondientes a este proyecto de presupuesto que afecta a su Secretaría General y que corresponde al programa 521.B.

En principio, al Grupo Socialista y a este portavoz le gustaría que les explicara a qué se debe este importante incremento en el capítulo de personal, que pasa a tener 3.668 millones de pesetas. Efectivamente, se produce una refundición de las dos direcciones generales en una sola, pero este incremento debe también responder a que se produce una redistribución de competencias entre la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones y la Secretaría General de Comunicaciones. Por ello nos gustaría que nos explicara para qué se produce esta refundición en una sola área, qué tipo de competencias va a asumir su Secretaría General y qué competencias, según su criterio, van a tener que pasar a la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones.

Otro tema que le quiero plantear es la reforma de la Administración periférica como consecuencia de la Lofage. Me gustaría conocer si su Secretaría General pierde sus efectivos en las distintas provincias o siguen dependiendo de usted. Como hay partes del Ministerio de Fomento, como son las direcciones provinciales que se incorporan a las subdelegaciones y delegaciones de Gobierno, me gustaría saber si en su Secretaría General sucede tres cuartos de lo mismo o, por el contrario, permanecen dependientes de su área.

En el capítulo de gastos corrientes se produce también la unión de las dos partes del servicio 521.B y nos quedamos con 578 millones de pesetas. Me gustaría saber si responden estos gastos corrientes a una filosofía que, desde luego, en algunos momentos se ha planteado por parte del Grupo Popular como de austeridad absoluta y radical, y estoy observando que no es así. A veces los datos son más tozudos que las propias palabras de los portavoces y da la impresión, en este caso concreto, de que ha podido producirse una unión de los dos gastos corrientes del año 1997, pero indudablemente 578 millones de pesetas suponen una cuantía importante para lo que es un área determinada, como es la Secretaría General de Comunicación, y por eso me gustaría que usted nos aclarara ese concepto. En transferencias corrientes en 1997 usted tenía 28.906 millones y en 1998 tiene 26.193 millones. Me gustaría saber a qué corresponde esa diferencia entre las dos partidas presupuestarias.

Con relación a Hispasat —y paso a la segunda de las comparencias y así hacemos las dos en una—, nos gustaría conocer cuál es el grado de ocupación de los dos satélites actuales. Es decir, en qué medida la ocupación de los trasponedores que tienen cada uno de ellos está generando recursos suficientes a Hispasat para que funcione en condiciones y tenga las garantías normales de desarrollo que puede tener esta sociedad. Nos gustaría saber quiénes son los clientes y qué canon están pagando los que ocupan

los trasponedores a los que he hecho referencia. Nos gustaría saber también si hay la previsión de lanzamiento de un tercer satélite, porque ello está suponiendo para Hispasat una inversión cuantiosa, aunque sí es cierto que supone también unas posibilidades importantes de recursos para su desarrollo; cuál es el grado de desarrollo y cumplimiento del presupuesto de Hispasat y si existe alguna dificultad o algún problema, que espero que no, pero por si acaso existe, en cuanto a la percepción de las cuotas de uso de los trasponedores por parte de las empresas o de las sociedades o instituciones que lo estén utilizado. Con ello lo único que pretendemos es conocer la situación actual de esta compañía y, desde luego, ver si el lanzamiento de un nuevo satélite supondría, aparte de mejorar las comunicaciones entre los múltiples operadores, también un avance en la tecnología en la que participa España como una de las naciones importantes que en este momento están impulsando una tecnología que permite un mejor desarrollo de las telecomunicaciones de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a la interpelación tiene la palabra el señor Villar.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES Y PRESIDENTE DE HISPASAT** (Villar Uribarri): Señor presidente, voy a procurar sujetarme en la contestación a lo preguntado y separarme lo menos posible.

Respecto a la primera pregunta, programa 521.B, la peculiaridad de este ejercicio que se presenta respecto del que le precedió es que desaparece el programa 800.X como referencia a gastos de la Secretaría General de Comunicaciones, porque el organismo autónomo Correos y Telégrafos se convierte, como conocen, como consecuencia de la aprobación de la Ley de organización y funcionamiento de la Administración general del Estado —procuró no emplear el acrónimo que está muy manido—, en entidad pública empresarial, por lo que no es subvención a organismo autónomo y se integra toda la subvención que se otorga a Correos y Telégrafos para paliar su déficit en un único programa que es el 521.B. Respecto al primer capítulo del programa, es decir, los gastos en los que se incurre como consecuencia de retribución de personal, su incremento global es el cinco por ciento. ¿A qué se debe el incremento? Fundamentalmente al incremento retributivo. Hay una parte de personal laboral y otra de personal funcionario. Es verdad que la mayor parte es personal funcionario y el incremento de su retribución es el 4,1 por ciento y el incremento del personal laboral respecto del ejercicio precedentes es del 7,3 por ciento. En especial hay un incremento importante de cuotas y gastos sociales del 12,5 por ciento. Hay una amortización, como conoce quien suscita la pregunta porque lo ha expresado, de un alto cargo. Desaparece la Dirección General, se amortiza y se diluyen sus competencias en la Secretaría General. El incremento de un 5 por ciento no es desmesurado, sobre todo si se tiene en consideración que la subida retributiva del personal funcionario es el 4,1 por ciento y que el incremento de gastos sociales es cuantioso, del 12,5 por ciento. Por lo de-

más, entendemos que se debe juzgar positivamente la amortización de un alto cargo. Si se analiza comparativamente el presupuesto del ejercicio precedente —es decir, del que está en curso— y del próximo ejercicio se ve que en cuanto a retribución de altos cargos hay una minoración del 44,7 por ciento. Entiendo, por tanto, que el incremento no es desmesurado, es muy modesto y se atiende, por una parte, al convenio colectivo del personal laboral y, por otra, a la cantidad presupuestada de incremento retributivo del personal funcionario, que en ambos casos llevan anejo el aumento de cuotas y gastos sociales correspondientes.

En cuanto a gastos corrientes...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor secretario general. Le interrumpo para dejar claro que el incremento de la retribución del personal funcionario será de un 2,1 por ciento.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Ha sido un *lapsus linguae*.

El señor **PRESIDENTE**: Lo digo para que conste en el «Diario de Sesiones».

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES Y PRESIDENTE DE HISPASAT** (Villar Uribarri): Perdóneme, ha sido un *lapsus linguae* pero en el papel figura claramente que es el 2,1 por ciento. Lo que ocurre es que en cuanto al personal laboral es un 7,3 por ciento, respecto a los gastos sociales un 12,5 por ciento y el incremento global es un 5 por ciento. Señor presidente, le agradezco su corrección.

En el capítulo 2, gastos corrientes, no hay incremento. Hay minoración respecto del ejercicio 1997 de un 6,8 por ciento. El criterio de austeridad se ha empleado. Se ha hecho una medición muy estricta del porqué de cualquier gasto suentario de su necesidad, de su conveniencia y se han orillado gastos hasta ahora cotidianos. No quiero extenderme pero había un contrato inmemorial respecto de resúmenes de prensa con una empresa externa. Se ha resuelto ese contrato y se han medido extraordinariamente los gastos para conseguir una minoración efectiva, minoración que en todo caso, como le digo, es de un 6,8 por ciento respecto del ejercicio 1997.

Ha hecho usted también referencia al capítulo 4, transferencias corrientes. ¿Qué ocurre? Como consecuencia de la desaparición del programa 800.X y de que el organismo autónomo deja de ser tal y pasa a ser entidad pública empresarial, no aparece la previsión presupuestaria que en el ejercicio precedente existía en el programa 800.X, que era de 40.195 millones de pesetas, y se refunde en este único programa minorándose. Es decir, hay una minoración de las subvenciones a otorgar a la entidad pública empresarial en 1998, organismo público en el ejercicio precedente, de más de 2.000 millones de pesetas. Es verdad que el incremento es significativo. Si contrastamos el ejercicio precedente con el ejercicio de 1998 vemos que hay un incremento importante, de más de 25.000 millones de pesetas, pero si lo sumamos a la asignación que a Correos y Telé-

grafos se realiza en el capítulo 7, si sumamos ambas partidas son poco más de 37.000 millones de pesetas frente a la asignación para el ejercicio de 1997 de más de 40.000 millones de pesetas para el organismo autónomo. El incremento del capítulo 4 deriva de la desaparición del programa 800.X y de traer aquí como entidad pública empresarial a Correos y Telégrafos. Se cubre el déficit de la entidad pública empresarial. En todo caso —seguro que lo conocen por la comparecencia anterior del director general de Correos— sí hay una minoración de proyección de gasto, una minoración de proyección de déficit considerable. Probablemente les haya explicado que en la gestión de este ejercicio se está procurando, sin alterar otros elementos, minorar el déficit a través de distintos recursos que, sin duda, han sido expuestos aquí. Efectivamente, el capítulo 4 es especialmente llamativo y el incremento también, pero si se contrasta *in toto* con el presupuesto de 1997 hay una minoración como consecuencia de la desaparición de la referida partida.

Respecto a efectivos provinciales entiendo, con arreglo a la Lofage y a la dotación presupuestaria, que hay una dualidad de dependencia orgánica y funcional. Entiendo que las jefaturas provinciales, particularmente las inspecciones provinciales, dependen, a todos los efectos, sin perjuicio de la integración de mando respecto al delegado del Gobierno, de la Secretaría General. Están dotadas presupuestariamente por la Secretaría General y los servicios de inspección se articulan a través de una dependencia operativa de dicha Secretaría. Las jefaturas provinciales —que así se llamaban— nunca fueron delegaciones, nunca fueron direcciones provinciales y siempre fueron jefaturas provinciales. Siguen subsistiendo y pasan de estar adscritas de la dirección general, que desaparece, a la Secretaría General de Comunicaciones que, como conocen y con arreglo al decreto de septiembre de este año, asume las competencias que tenía la desaparecida dirección general de telecomunicaciones. Respecto a este tema, la aclaración del presidente de la Comisión creo que ha sido más útil que la que haya podido hacer yo mismo, presupuestariamente afectaba al capítulo 1, promediando un 5 por ciento.

En gastos corrientes hay una minoración considerable, de un 6,8, como consecuencia de una política de austeridad en la que nos hemos comprometido realmente. Hay un incremento notable, obviamente, del capítulo 4, como consecuencia de la desaparición del organismo y de la creación de la entidad pública empresarial. La referencia a los efectivos provinciales ya se ha hecho y en cuanto al estricto presupuesto de la Secretaría General no se formulaban más preguntas. No quiero ser amonestado y quiero responder a todo en la medida de mis posibilidades.

En lo atinente a Hispasat, quisiera hacer una aclaración. La ficha de Hispasat debe ser retirada de los presupuestos. Cuando se empieza a redactar el anteproyecto, Hispasat tenía unas características que hoy, antes de empezar el ejercicio 1998, no tiene. Era una sociedad con capital mayoritariamente público. Hoy no es así. Hoy no debe integrarse el presupuesto de Hispasat en los Presupuestos Generales del Estado. ¿Por qué? Porque sobrevenidamente, y después de la presentación del anteproyecto, se han producido

dos hechos relevantes. En primer lugar, la privatización total y completa de Telefónica, la venta del 20 por ciento del capital que el Estado se había reservado en Telefónica y, en segundo lugar, el procedimiento para la adjudicación de acciones, a través de un procedimiento peculiar, sujeto a la Ley de contratos de administraciones públicas, de Retevisión, S. A. Habida cuenta de que la participación de Retevisión en Hispasat era de algo más del 30 por ciento, y habida cuenta de que la participación de Telefónica en Hispasat era de algo más del 22 ó 23 por ciento, evidentemente la participación del Estado se ha diluido de forma importante. Hoy la participación pública —y siempre con grandes números— en Hispasat *stricto sensu* es de un 28 por ciento, derivada, por una parte, de la participación de Cedeti, en industria, de Sepi, por otra, y también de la participación del INTA, vinculado al Ministerio de Defensa, que en total es un 28 por ciento, mientras que la participación de Retevisión, más Telefónica, más Argentaria-Caja Postal es de un 72 por ciento.

No obstante, si el señor presidente me lo permite, y usted también, porque la hora es tardía, quisiera dejar contestadas algunas de las preguntas formuladas en relación a Hispasat.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, supongo que los servicios jurídicos pueden decirlo, pero desde el momento en el que hay un 28 por cien de participación pública, me parece procedente que explique lo que es Hispasat.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Villar Uribarri): Se lo agradezco mucho, señor presidente.

Hispasat, hoy, es una sociedad mayoritariamente privada. No obstante, se ha sustituido el título habilitante que en su día determinó la explotación de una parte de la órbita geostacionaria 30-31 oeste por parte de Hispasat.

Hispasat, como muy bien conocen, se crea en el año 1989 y se le dota de un título habilitante indefinido. No se sabía si aquello era gestión directa o gestión indirecta. Parecía que era gestión directa, como consecuencia de la participación mayoritariamente pública. La participación que hoy tiene la sociedad anónima Retevisión la tenía entonces el Ente Público Retevisión y, por tanto, la participación era pública. Era una especie de gestión directa no definida y tenía por objeto la explotación del sistema de satélites. En un primer momento se previó que existiesen dos satélites en órbita, los denominados en el argot interno de la empresa: 1A y 1B. Pero los satélites dependen fundamentalmente de su vida útil, o lo que es lo mismo del combustible con el que cuentan. Hay una previsión *grosso modo* de 10 años de vida. No obstante, hay la posibilidad de que esa vida se extienda, pero no se garantiza, desde luego, por el fabricante que exista una vida después de transcurrido ese primer decenio.

El carácter, un tanto informe, que con arreglo al título concesional —acuerdo de Consejo de Ministros de 1989—

se produce, se ve superado por las circunstancias y es necesario que en este mismo ejercicio, a través de un acuerdo de Consejo de Ministros, si no recuerdo mal de últimos de julio, alrededor del 23 de julio de este año 1997, se dota del nuevo título habilitante. Ya se habla de gestión indirecta, de concesión administrativa, por un plazo de 25 años (el título habilitante inicial era por 10 años) para la explotación de esa órbita estacionaria, no de todo el espectro que corresponde al Estado español, sino sólo de esa órbita estacionaria; 25 años con dos prórrogas potestativas de 25 años más.

¿Qué previsiones hay respecto de Hispasat? Las previsiones son halagüeñas. En diciembre de 1996 se produjo ya un cierto margen de beneficios. Este ejercicio, si estoy en lo cierto, la sociedad lo va a cerrar con beneficios; es decir, hay una proyección de obtención de beneficios, hay números negros, y el próximo ejercicio también. Como consecuencia de los transpondedores de Hispasat, se generan beneficios suficientes, se cubren gastos y hay un remanente de beneficios que se va a capitalizar para que la inversión en el satélite 1C, que se va a aprobar en un muy próximo consejo de Hispasat, se haga con cargo a recursos propios; es decir, no haya que acudir al endeudamiento y no haya que acudir al crédito externo, sino en una parte.

Con objeto de dar una cierta garantía a las entidades crediticias que van a otorgar los créditos que se piden, se va a acudir a un incremento de capital. Ésa es una pura proyección, que podré precisar más cuando tenga más datos. Lo que sí es cierto es que hay una proyección inmediata de encargar el satélite 1C. Hay ofertas. Se va a seguir un procedimiento de exquisita concurrencia. Se han formulado ofertas por 3 distintos fabricantes: 2 europeos y uno norteamericano. Hay distintas ofertas con contenido económico distinto y de contenido técnico suficientemente valorable las tres, y en eso se está; es decir, se está en proyectar Hispasat para el futuro. Como consecuencia de la mejora del sistema de satélites, sí es verdad que se garantiza un mayor margen de vida al satélite que ahora se lance. Al mismo tiempo hay dos ofertas de dos lanzadores en concurrencia, los posibles Ariane y Atlas, para hacer el lanzamiento del nuevo satélite.

En cuanto al resto de las preguntas relativas a Hispasat, diré que no hay problemas. Al haberse cubierto las amortizaciones, que tuvieron lugar al inicio del proyecto, y haberse satisfecho las deudas iniciales, lo cierto es que Hispasat está saneada y tiene una clara proyección de futuro.

Con esto creo que he contestado a todo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al secretario general de Comunicaciones y también a los diputados que han asistido hasta este momento y, especialmente, a los magníficos servicios de la Cámara, que nos han permitido deliberar hasta esta hora.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y quince minutos de la noche.