



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 315

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 32

celebrada el miércoles, 29 de octubre de 1997

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de la Compañía Trasmediterránea (Trías de Bes i Serra) para informar sobre el nuevo plan estratégico de la citada compañía, con especial referencia a las rutas que se prestan con las Islas Canarias y las Baleares, así como con Ceuta y Melilla; destino de los *fast-ferries*, servicios en tierra a privatizar y las anunciadas reducciones de plantilla. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 212/000464)

Página

9284

Comparecencia de la señora presidenta de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) para explicar la posición de dicha Federación ante el proyecto de Ley del Suelo, aprobado por el Consejo de Ministros el día 23 de mayo de 1997. A solicitud del Grupo anterior (Número de expediente 212/000715)

9300

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar las comparecencias que tenemos señaladas en el orden del día de la Comisión. En primer lugar, quiero informar a la Comisión de que la comparecencia prevista para las doce y media del presidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, don Juan Fernández-Armesto Fernández España no podrá llevarse a cabo. Don Juan Fernández-Armesto me dirigió el jueves pasado una carta que dice —y doy lectura a ella—: Mi respetado amigo, acabo de tener conocimiento de mi comparecencia para el miércoles 29 de octubre por la mañana. Ese día estaré en Estados Unidos como consecuencia de mi participación en una conferencia organizada por el Banco Interamericano de Desarrollo en la que participo como ponente y a la que asistirá un buen número de presidentes de las comisiones de valores de Hispanoamérica. Esta reunión ha sido organizada hace meses y me resulta muy difícil cancelar mi presencia. Tampoco resulta factible, dado que los restantes participantes son presidentes, que me sustituya otra persona dentro de la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Por esta razón, al tiempo que te expreso mi más firme deseo de comparecer en la Comisión que presides, te rogaría que buscaras otra fecha en la cual mi presencia no creara tantas dificultades. Termina su carta diciéndome: No obstante lo anterior, si estimas que la comparecencia de este miércoles 29 es de tal trascendencia que no puede ser pospuesta, te rogaría me lo indicaras hoy mismo para cancelar mi viaje a los Estados Unidos.

Con toda sinceridad, debo decir a la Comisión que, en efecto, considero que la presencia aquí del señor Fernández-Armesto es necesaria. Su comparecencia es muy importante, pero pensé que su contenido no tenía esa urgencia que nos llevara a que suspendiera su presencia en Washington para participar en esa conferencia. Quiero reiterar aquí las palabras del señor Fernández-Armesto y la voluntad del presidente de la Comisión. En Mesa y Portavoces, cuando nos reunamos, estableceremos la fecha para que comparezca en esta Comisión.

Señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Intervengo para coincidir plenamente con la decisión que ha adoptado el señor presidente. El señor Fernández-Armesto hizo un esfuerzo importante para encontrarme, consiguió hacerlo en un sitio inverosímil, me dio las mismas explicaciones y participo de su razonamiento de que, siendo importante, su comparecencia no era urgente y, por tanto, podíamos esperar a una fecha que entrase mejor en sus previsiones. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Insisto en que comparecerá.

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (TRÍAS DE BES I SERRA) PARA INFORMAR**

SOBRE EL NUEVO PLAN ESTRATÉGICO DE LA CITADA COMPAÑÍA, CON ESPECIAL REFERENCIA A LAS RUTAS QUE SE PRESTAN CON LAS ISLAS CANARIAS Y LAS BALEARES, ASÍ COMO CON CEUTA Y MELILLA; DESTINO DE LOS FAST-FERRIES, SERVICIOS EN TIERRA A PRIVATIZAR Y LAS ANUNCIADAS REDUCCIONES DE PLANTILLA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000464).

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, sólo voy a decir unas palabras para manifestar, sin que ello suponga desatención hacia la Comisión, que nuestro grupo no desea estar presente en esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que se refiere S. S. a la comparecencia que vamos a celebrar ahora.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: A esta primera comparecencia. **(El señor Sedó i Marsal se ausenta de la sala.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a entrar en esta primera comparecencia del día de hoy, del presidente de la Compañía Trasmediterránea ante la Comisión de Infraestructuras para informar sobre el nuevo plan estratégico de la citada compañía, con especial referencia a las rutas que se prestan con las islas Canarias y las Baleares, así como con Ceuta y Melilla; destino de los *fast-ferries*, servicios en tierra a privatizar y las anunciadas reducciones de plantilla.

Esta comparecencia ha sido pedida por el Grupo Socialista del Congreso. Tenemos con nosotros al señor Trías de Bes a quien damos la bienvenida cordialmente, como a todas las autoridades comparecientes, pero en este caso con especial hincapié, ya que ésta es su antigua casa en donde ha estado como diputado y como compañeros le agradecemos su presencia.

Tiene la palabra el señor Trías de Bes.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA** (Trías de Bes i Serra): Quiero agradecer las palabras de bienvenida, no sin cierta añoranza, del señor presidente. Comparezco a petición del Grupo Socialista para dar cuenta de cuanto se expone en la petición de comparecencia y contestar a cuantas preguntas deseen formular los señores diputados.

Muy recientemente, el día 5 de marzo de este mismo año, comparecí ante la Comisión correspondiente del Senado y expuse detalladamente, en una larga intervención, los ejes fundamentales del plan estratégico de la compañía. No voy a reiterar aquella intervención puesto que está en el «Diario de Sesiones» del Senado y sería además muy largo porque fue exclusivamente para explicar ese plan estratégico. Hoy nos traen aquí otras muchas cuestiones que iré desgranando y en las que me entretendré para que luego SS. SS. me pregunten sobre ellas y yo pueda darles explicaciones al respecto.

El plan de empresa se elabora con el acceso de mi persona a la presidencia de la compañía. No había un plan de empresa que comprendiera una actuación a tres años y se elaboró en el último trimestre de 1996 un plan de negocio —como me gusta a mí llamarle también—, un plan estratégico que comprendiera los ejercicios de 1997, 1998 y 1999. En el año 1997 era esencial desarrollar una política de empresa ajustada a las previsiones de ese año en las que se volcaran las primeras actuaciones de la empresa en relación a una reestructuración y un nuevo diseño de finalidades a conseguir. El citado año 1997 se enmarcaba, además, en el ejercicio en el que termina el actual contrato-programa con el Estado, que ha durado veinte años, contrato-programa que se suscribió en 1977 y que finaliza el 31 de diciembre de este mismo año. Es el ejercicio en el que nos encontramos y que requería de unas actuaciones urgentes.

En 1998, otro ejercicio comprendido en el plan, era esencial prever una serie de actuaciones dado que es el primer año de actividad de la empresa sin subvención estatal, es decir, sin la protección del contrato-programa, con una nueva situación y ante un nuevo marco jurídico. Y 1999, también comprendido en plan estratégico, es el primer ejercicio en el que la compañía y las demás navieras se van a debatir en el mercado en libre competencia con otros armadores de la Unión Europea. Es asimismo el año de la liberalización de cabotaje con las islas y las plazas de Ceuta y Melilla, el primer año en el que se va a competir abiertamente con los armadores que quieren venir de la Unión Europea. Saben SS. SS. que hasta 1999 España está acogida a una cláusula de salvaguarda por la que no se aplica la liberalización del cabotaje a los armadores de la Unión Europea, cláusula que también tienen Francia e Italia; no la tienen los griegos por el carácter específicamente archipelágico de su país, que les llevó a suscribir una cláusula hasta el año 2004. A partir de esa fecha se nivelarán todas las relaciones entre los armadores de la Unión y se competirá en régimen de absoluta libertad.

Para afrontar estos hitos: finalización del contrato, primer año de competencia de la compañía con armadores españoles sin protección estatal y primer año de liberalización se confeccionó este plan estratégico por el que hoy se me pregunta. Desgrané en el Senado el plan estratégico, en aquella comparecencia del 5 de marzo, hace muy poco tiempo, y poco habría que añadir a lo que dije entonces. Se han ido cumpliendo las previsiones del plan que, en grandes trazos, diseñaban una reestructuración de la compañía que estaba sobredimensionada en gastos de personal, que buscaba una reducción de los gastos generales, no sólo a través de la reducción de plantilla, como es obvio, sino también a través de una reducción de gastos de mantenimiento y de gastos superfluos. Se han ido cumpliendo, mes a mes, hasta esta comparecencia —espero que en el futuro siga siendo así—, con los fines y objetivos previstos en el plan. En general, ciframos la reducción de gastos entre un 20 y un 30 por ciento de los que hoy sufre la compañía en la aplicación del plan estratégico a tres años, y estimamos un incremento de ingresos mediante políticas mucho más agresivas desde el punto de vista comercial, más valientes desde el punto de vista empresarial, saliendo del clásico

objetivo de la compañía, que era la cobertura de unas líneas amparadas en un contrato con el Estado.

Dado que el marco jurídico va a cambiar a partir del 1 de enero de 1998, la compañía debe actuar mucho más libremente, con mayor imaginación y como si se tratara de una empresa privada. Así lo plasmamos en el plan estratégico a tres años y así lo estamos cumpliendo. Ha habido un incremento de ingresos de la compañía, mes a mes, superior al 3 por ciento, que era lo marcado en el plan estratégico, y estamos empeñados en cumplir estos objetivos. También se ha producido una reducción de plantilla mediante la aplicación de instrumentos legales. Nada hemos hecho que no estuviera dentro de la más estricta legalidad que forzara una situación que propiciara una reducción de plantilla, como quizá se hubiera podido hacer. No hemos querido y, además, lo hemos hecho de acuerdo con las organizaciones sindicales. Así, se pusieron en marcha las bajas incentivadas, las jubilaciones anticipadas y todos los instrumentos que la legislación laboral nos ofrecía para reducir esa plantilla de forma absolutamente voluntaria. De los 2.000 empleados más o menos, en cifras redondas, que yo me encontré al acceder a la presidencia de la compañía, hoy hemos llegado a una plantilla de 1.543 empleados, cifra actual que se acerca mucho a los 1.500 que se considerarían idóneos en el plan estratégico. En el plan estratégico a tres años se preveía una plantilla idónea para la compañía de 1.500 y en estos momentos, sin haber desarrollado más que una pequeña parte del plan, ya estamos en 1.543 personas. Estoy hablando siempre de personal de mar y de personal de tierra. Ustedes saben que esta compañía tiene dos plantillas, la plantilla de mar y la plantilla de tierra, que se diferencian, como es obvio, por el objeto social de la compañía y se componen de marineros y de personal de tierra. El aumento o disminución del personal de mar está muy determinado por el número de buques, por las disposiciones de marina mercante que obliga a unas tripulaciones mínimas y, por tanto, el juego es mucho más estrecho para los administradores en cuanto a conseguir el adelgazamiento de la compañía; los tripulantes son los que tienen que ser y esta compañía, como es obvio, cumple estrictamente las ordenanzas que se fijan en tal sentido. Sí es cierto que existe en mar una plantilla de casi 1.000 personas, 933 hoy en día y 250 eventuales. Estamos condenados a soportar la eventualidad en mar durante cierto tiempo puesto que esta compañía esta sujeta, como es obvio y natural, a la temporalidad o estacionalidad de sus tráficos en muchos de sus escenarios.

Con esta cifra de 1.543 personas como plantilla total yo les quería significar que quizá ya hemos alcanzado el techo que nos proponíamos lograr con el plan estratégico, lo cual no quiere decir que todavía estemos sobredimensionados y que estemos hablando de reducirla a 1.500; de 40 a 50 personas podrían hoy estar en el fiel de la balanza de si pueden continuar en la compañía o no. No queremos forzar la situación puesto que yo he repetido desde mi toma de posesión que no quería adoptar medidas que no fuesen consensuadas con las organizaciones sindicales. Es obvio que la modernización de la propia compañía obliga a disminuir puestos de trabajo. Ésta era una compañía demasiado hin-

chada en cuanto a puestos de trabajo, llevaba dos o tres años sin haber tomado una decisión sobre cuál era la plantilla idónea para los fines que se había marcado, y nosotros nos hemos encontrado con la situación de tener que acudir a los instrumentos legales para poner en marcha un plan de ajuste nada cómodo de adoptar, pero ello se ha hecho con conocimiento de los sindicatos y sin ningún trauma. Ahora parece que las medidas que queremos adoptar de modernización de la compañía, como, por ejemplo, la mecanización de todo el sistema informático con un mejor sistema aplicado a nuestras reservas o expedición de billetes, como de hecho hacen todas las compañías de transporte del mundo, entre ellas las aéreas, van a provocar unos excedentes de plantilla que intentaremos que sean los mínimos e intentaremos también que la salida no sea traumática.

He de añadir que los procesos de modernización consisten muchas veces en externalizar servicios. Se ha magnificado esta expresión con la palabra inglesa *outsourcing*, pero, en realidad, es sacar fuera de la compañía aquello que se puede prestar en el mercado, con menor coste para la compañía y con beneficio para el usuario. Hemos hecho esta política con contadísimos servicios que presta la compañía. Pensamos seguir haciéndolo, la reserva de billetes fuera de la compañía es un uso habitual y lo pensamos aplicar en la nuestra, con lo que también habrá un excedente de mano de obra. En cuanto a la telefonía, implantar el número 902 para la atención al cliente, reserva de billetes y, en general, para cuanta información dimane de la compañía no es una modernización excesiva, pero también provocará unos excedentes en los servicios que hoy los llevan a cabo. Por tanto, habrá que tomar una decisión al respecto.

Respecto a flota lo fundamental es modificar los convenios colectivos que están vigentes. Estos convenios vencen a finales de este año y es propósito de la empresa renegociarlos. Para ello se han establecido ya las mesas de negociación con las organizaciones sindicales, y vamos a negociar eso abiertamente. Yo ya me he reunido con los secretarios generales de ambas organizaciones sindicales, naturalmente las más fuertes en la empresa, UGT y Comisiones Obreras, y vamos a hacerlo de forma que el resultado sea efectivo, es decir, que el año que viene nos encontremos con unos convenios que no atencen ni encorseten a la empresa y que sean de futuro. Olvidemos los convenios del pasado que estaban llenos de sedimentos históricos, como era histórico el contrato-programa que vence este año con la compañía; olvidemos la historia de esos convenios que viene muy ligada a los contratos con el Estado que ha tenido la compañía, y partamos de un escenario nuevo como es la libre competencia en un mercado abierto, en un mercado ciertamente distinto del que se ha movido la compañía hasta ahora, y con un entorno jurídico totalmente diferente al que ha regido hasta ahora.

La negociación colectiva no ha hecho más que empezar. No sólo queremos cambiar en el sentido de reestructurar al máximo la dimensión de la compañía, sino que queremos modificar los conceptos retributivos. En este caso son conceptos retributivos muy viejos, heredados de convenios anteriores, no ya de la etapa democrática sino de re-

gímenes anteriores y, por tanto, debe adoptarse una relación laboral en esta empresa absolutamente moderna, eficaz y nueva de cara a la libre competencia dentro de la Unión Europea. Así, hemos empezado a hablar, no se ha hecho más que constituir las mesas de negociación, tener las primeras impresiones y a partir de ahí se reunirán las organizaciones sindicales y la dirección de la empresa para llegar a conclusiones. Yo estoy convencido de que de esta negociación laboral van a resultar unos convenios modernos, porque si hay personal sensibilizado en algún sector es en el sector marítimo. En marina mercante se sabe perfectamente lo que está ocurriendo en el entorno, puesto que es muy sensible a todo cuanto se refiere al futuro laboral de este mundo. Nuestro personal de mar sabe qué relaciones laborales tienen los marineros que están embarcados en otras empresas extranjeras, en otros pabellones, cuál es el mundo del mar y qué se percibe como emolumentos en ese mundo en las distintas categorías. En un marco mucho más amplio como el que se nos avecina de Unión Europea y de libre competencia con terceros, nuestros empleados saben perfectamente que las cosas ya no son igual que antes y que hay que negociar un nuevo escenario que sea justo para ambas partes: para la empresa, a fin de que pueda desenvolverse con la libertad que requiere una nueva situación, y para los empleados para que no pierdan poder adquisitivo ni posibilidades de promoción dentro de la empresa.

Yo quería añadir a mis palabras, señor presidente, que cuanto hemos hecho hasta ahora, en lo que se refiere a recursos humanos, ha sido siempre de acuerdo con los sindicatos. Los sindicatos han sido informados puntualmente de todos los pasos a seguir; fueron informados por el presidente, incluso, de la redacción y elaboración del plan estratégico; se les facilitaron los ejes esenciales del mismo a su debido tiempo; se incorporaron sugerencias que hicieron los distintos comités de la empresa y hemos ido aplicando de forma escrupulosa cuantos objetivos nos habíamos marcado. Naturalmente, los planes estratégicos no son catecismos ni reglas de tres que se deban cumplir al pie de la letra, porque el mercado no es siempre igual, los negocios son cambiantes, las situaciones son distintas, como se está viviendo estos días; los cambios de moneda afectan también al combustible; los costes están sujetos a los vaivenes del mercado y los planes estratégicos se han de aplicar de conformidad con esos cambios que se van produciendo en la actividad económica. Afortunadamente, la situación económica es favorable para que todos estos cambios se puedan ir traduciendo en la empresa. Estamos viviendo un momento bueno en nuestra economía, como SS. SS. conocen, y, por lo tanto, toda esta reestructuración, este plan estratégico, este cambio de escenario en el que se va a desenvolver el transporte marítimo tiene que ir acompañado de una bonanza económica que va a facilitar muchísimo las cosas. Yo tengo la gran esperanza de que eso sea una realidad.

Refiriéndome al cambio de marco jurídico, he de manifestar que la nueva regulación de las líneas de interés público efectuada por el Gobierno en el transporte marítimo establece que el Estado llevará a cabo un concurso para

realizar un nuevo contrato con la Administración para la prestación de estos servicios. El decreto-ley aprobado por el Gobierno en septiembre recoge, pues, lo que ya estaba previsto en la legislación europea, es decir, la posibilidad de que se establezcan obligaciones de servicio público mediante la simple autorización o contratos de servicio público para determinadas líneas de cabotaje en las que el Estado se asegura la comunicación. Esto no será igual que el contrato que vence este año, el contrato-programa que ha protegido a esta compañía, porque era un contrato a pérdidas, es decir, que el Estado cubría todas aquellas pérdidas de explotación y de gestión que tuviera la compañía y, en cambio, el nuevo contrato es ganado en concurso público, con unos mínimos que solamente cubren déficit en aquellas líneas que no cubriría ningún privado porque son deficitarias, aunque sólo lo sean algunos meses del año. El contrato tiene otra concepción y en él el Estado se asegura que ninguna línea va a quedar desatendida, aunque sea deficitaria en baja temporada. Para cubrir ese déficit de baja temporada está precisamente el contrato que se va a sacar a concurso de forma inmediata, porque el 1 de enero tiene que empezar a regir la nueva situación.

Las bases del concurso se están elaborando, se van a publicar muy pronto, según las noticias que tengo —si no es esta misma semana será la que viene—, y la Compañía Trasmediterránea tiene la gran ilusión no sólo de presentarse a este concurso, sino de ganarlo, pero, señorías, hay que tener en cuenta que es un concurso que se publica en la Unión Europea y puede que otros armadores tengan la tentación de venir a España a cubrirlo.

Esta nueva situación jurídica hace que todo el plan estratégico que elaboramos entonces y que preveíamos que pudiera servir para esta nueva situación, va a tener que soportar ciertos ajustes en relación con lo que resulte después del contrato. No sabemos las bases del contrato, no sabemos todavía sus términos, no sabemos la duración del mismo, pero ajustaremos el plan estratégico, porque es lo suficientemente flexible, a la nueva situación jurídica. Esto es lo que quería anunciar a la Comisión. Ciertamente es que el precio del contrato está en estos momentos en la tramitación presupuestaria que SS. SS. tienen entre manos. Por lo tanto, tampoco sabemos lo que va a resultar del debate presupuestario en cuanto al precio final de este concurso.

La situación presenta también un escenario nuevo en relación con las líneas que se van a cubrir, puesto que las comunidades autónomas con competencias en la materia, como son la balear y la canaria, en lo que se refiere al tráfico interinsular, tienen competencias absolutas, por lo tanto, pueden celebrar también concursos para asegurarse los tráficos, de la misma forma que el Estado o las comunidades autónomas crean conveniente.

Los tráficos que el Estado va a sacar a concurso son los que comunican la Península con Baleares —no el interinsular balear, porque éste está sujeto a la competencia de la comunidad autónoma balear—, la Península con Ceuta y Melilla y la Península con Canarias. Los tráficos interinsulares canarios son competencia de la comunidad autónoma canaria. Estaremos a lo que resulte de los acuerdos del Gobierno canario al respecto, que tengo la esperanza de que

se pongan en marcha muy pronto, puesto que en la última Comisión mixta entre el Gobierno de España y el Gobierno de la comunidad autónoma se creó un equipo de trabajo formado por el director general de Patrimonio, el director general de la Marina Mercante y yo para establecer las líneas generales de lo que va a ser el futuro tráfico interinsular canario. Yo tengo la esperanza de que de todo esto resulte una situación como la que ya ha previsto el Estado, es decir, un nuevo contrato sacado a concurso que cubra los mínimos de comunicación entre las líneas, para dejar todo lo demás en manos de la libre competencia.

Quiero manifestar —y aquí hay algún diputado canario que conoce bien la situación— que la Compañía Trasmediterránea está compitiendo ya abiertamente en Canarias con otros dos armadores, que la situación de futuro es distinta a la de la Península y que allí nos adaptaremos a las circunstancias del mercado, como es obvio. Quiero añadir que en el estrecho de Gibraltar la competencia ha surgido, en los últimos años, de forma brutal. Han aparecido y siguen apareciendo compañías que con uno o dos barcos adquieren la condición de armadores y solicitan la autorización al Gobierno para efectuar determinados trayectos o líneas, que han hecho daño no sólo a la Compañía Trasmediterránea sino a aquellas compañías que tradicionalmente prestaban los servicios. Los mercados se mueven, son cada vez más complicados y, como es natural, hay que adaptarse a ellos con políticas mucho más imaginativas y no conformarse con poner sólo los barcos para que se llenen ya que eso era muy fácil con un contrato que amparaba a la compañía en cualquier circunstancia. Actualmente hay que hacer políticas comerciales agresivas e imaginativas que abran nuevos mercados y nuevas posibilidades de negocio.

Esto es cuanto a vuelapluma y a grandes trazos les puedo ofrecer como información a la petición de comparecencia en sus distintos apartados. En mis contestaciones a las preguntas de los diputados podré completar, señor presidente, cuantas cuestiones haya olvidado en esta intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Queremos darle las gracias, señor Trías de Bes, por esta primera intervención. Dado que la petición de comparecencia ha sido formulada por el Grupo Socialista del Congreso, tiene la palabra su portavoz, el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Trías de Bes, naturalmente nos sumamos a la salutación cordial que el presidente de la Comisión ha hecho, y pasamos a hablar del tema que nos concita.

Esta comparecencia que ha solicitado el Grupo Parlamentario Socialista se enmarca en la línea de trabajo que llevamos a cabo en las Cortes Generales en la actual VI Legislatura expresamente en los temas de transporte marítimo. Como usted recordará dado que la dependencia directa de la compañía es de la Dirección General de Patrimonio, en septiembre de 1996, se estimó oportuna su comparecencia ante la Comisión de Economía y Hacienda de este Congreso de los Diputados para analizar determinados aspectos de la compañía en aquel momento. Con pos-

terioridad, el Grupo Parlamentario Socialista del Senado solicitó su comparecencia centrándola, con mucho interés, en el análisis de las rutas marítimas que presta la compañía en la comunidad canaria, de manera específica, en el problema que se desató en los primeros meses de este año con el *fast-ferry* «Almudaina», que, con carácter experimental y a iniciativa propia de la compañía, se trasladó a Canarias procedente de la ruta en el Mediterráneo, entre Baleares y algunos puntos del litoral como Tarragona, etcétera, para probar las características de ese buque innovador orgullo de la tecnología marítima española derivada de la empresa Bazán. Durante un mes hubo un debate intenso entre la propia compañía y el Gobierno de Canarias que no condujo a solución alguna y, lamentablemente, esa experiencia no se convirtió en realidad. Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista del Senado solicitó su comparecencia, que se produjo el 5 de marzo.

El Grupo Socialista ha analizado con extensión los contenidos del plan de empresa de la compañía desde que se publicó en el mes de enero, si bien es cierto que formalmente no llegó —sería una costumbre deseable que la compañía así lo hiciera— al Congreso de los Diputados. Hemos tenido acceso a él porque ha sido un documento hecho público pero que expresamente no ha llegado al Congreso de los Diputados. En la medida en que hemos podido acceder a los diferentes datos, hemos analizado la adaptación progresiva y paulatina a lo largo de los meses que llevamos de año y hemos visto que, en efecto, determinados contenidos que sugirió la consultora que elaboró el trabajo, Price Waterhouse, se han ido adaptando y cómo otros no se han podido ejecutar en su plenitud, cosa que nos parece relativamente razonable.

Nosotros quisiéramos indicarle que nos encontramos francamente preocupados por la evolución de la compañía. Entendemos que quienes tienen responsabilidades intentan, en ocasiones, hipervalorar el trabajo que vienen desarrollando, y quizá ello no sea malo. Pero nos preocupa desde el punto de vista de la política de transporte marítimo, y de ahí que hayamos solicitado su comparecencia en esta Comisión específica, en la Comisión de Infraestructuras donde por primera vez, en la VI Legislatura, el Congreso de los Diputados va a tener un debate con el responsable máximo de la compañía, con las intervenciones de todos los grupos, para analizar qué papel va a jugar la compañía en la adaptación a estas políticas de liberalización del tráfico marítimo que van avanzando en el seno de la Unión Europea y, naturalmente, en España, uno de los países que la impulsó desde los comienzos de la presente década.

En esa línea de coherencia, el 17 de septiembre de 1996, el Grupo Parlamentario Socialista preocupado por el hecho de la no definición de las líneas marítimas de interés público en España, en sesión plenaria defendió una proposición no de ley cuya exposición de motivos hace referencia a la propia Compañía Transmediterránea. Se decía en la exposición de motivos: Las relaciones contractuales de la Compañía Transmediterránea con el Estado conservarán su vigencia hasta finales de 1997. A partir de entonces, cesará su derecho a percibir las aportaciones

vinculadas al mantenimiento de determinados servicios pero, igualmente, desaparecerá su obligación de sostener todos aquellos que hoy se prestan. Desde el punto de vista de la defensa del bien público y del interés general, y dado que desde el 1 de enero de 1998 las líneas de interés general deberán ser objeto de otro tipo de tratamiento, resulta evidente la necesidad de definir de nuevo esta clase de servicios marítimos y de regular normativamente la concesión de los mismos. Esta proposición no de ley se debatió en Pleno y se aprobó estableciendo que el Congreso de los Diputados instaba al Gobierno para que, en el plazo más breve posible, presentara ante la Cámara la norma mediante la cual se definiesen las líneas marítimas de interés social y de interés del Estado, con especial atención al tráfico interinsular en las comunidades archipelágicas, así como los criterios que impregnarán los pertinentes concursos públicos mediante los cuales se garanticen, por parte del Estado, la prestación de los servicios que hasta el momento vienen siendo atendidos por la Compañía Transmediterránea y que, teniendo en cuenta las políticas de liberalización del tráfico marítimo, permitan el mantenimiento de servicios públicos del Estado con el necesario nivel que exige la norma comunitaria.

Aprobada esta resolución plenaria en 1996, casi un año después, el Gobierno aprueba el real decreto-ley al que usted ha hecho referencia y el propio ministro Rato, en determinadas declaraciones públicas, indica que en esa línea se recoge una asignación presupuestaria de 900 millones de pesetas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, que esperemos sea incrementado; que se abrirá un concurso, etcétera.

Éste es el momento en el que nos encontramos. Nosotros entendemos que la política de liberalización del tráfico marítimo va a traer consigo un elevado número de pérdidas de puestos de trabajo. No podemos analizarlo con ligereza, desde un punto de vista exclusivamente economicista y liberalizador porque, por razones de coherencia, es obligación del Estado garantizar el transporte de pasajeros y mercancías en nuestro país. Usted conocerá perfectamente el contenido de estudios que tanto la asociación de navieros españoles como la propia Dirección General de Marina Mercante han encargado a departamentos de la universidad española que, en síntesis, han llegado a adelantar la posible pérdida de 86.000 millones de pesetas por el impacto de la liberalización del cabotaje, más de 9.000 empleos amenazados y, naturalmente, una parte de esos empleos están en la Compañía Transmediterránea. El Grupo Parlamentario Socialista y diputados socialistas de circunscripciones con una alta tradición de tráfico marítimo se han estado preocupando, por cuanto éste es un país esencialmente ribereño, un país donde más del 80 por ciento del tráfico de mercancías tiene lugar a través de los puertos y, consiguientemente son transportados por barcos; como decía, diputados socialistas de las distintas circunscripciones, de provincias con tradición marítima se han preocupado, se están reuniendo y están oyendo de manera directa a los distintos comités de empresa de la compañía, como es nuestra obligación como grupo parlamentario de la oposición y como auténticos

servidores públicos. En la provincia de Cádiz, concretamente en Algeciras, se celebró el pasado día 20, hace muy poco tiempo, una asamblea en la que los diputados socialistas por la provincia de Cádiz, doña Carmen Romero y don Salvador de la Encina, recibieron las preocupaciones de los miembros del comité de empresa, como las hemos recibido también los diputados socialistas por las dos circunscripciones canarias, don Blas Trujillo y quien le habla en este momento.

El conjunto informativo, desde el punto de vista laboral, nos inquieta notablemente porque hoy hay una realidad incuestionable. En primer lugar, los trabajadores de las compañías no sólo están preocupados, sino aturridos ante las numerosas medidas que viene adoptando la empresa. En segundo lugar, ven peligrar sus puestos de trabajo con tan exacerbada política de externalización. Y, en tercer lugar, ante el chupinazo institucional gubernamental, el disparo del cohete que pondrá en marcha la privatización, aparentemente inexorable, de la compañía, se están adoptando medidas que otorgan posiciones prevalentes a algunas navieras para que cuando llegue la privatización plena estén en posición de ventaja para poder acudir a esa privatización. Se lo argumentaré, señor Trías de Bes.

Nos inquietan medidas absolutamente dispares en el tiempo. Nos preocupa, por un lado, que los buques *ro-pax*, el Santa Cruz de Tenerife y el Las Palmas de Gran Canaria, construidos por la compañía en el año 1993, que se enmarcaron en un planteamiento de modernización de la flota con una inversión superior a los 30.000 millones de pesetas, con capacidad de 400 pasajeros respectivamente, magníficamente situados en butacas, con una amplia capacidad de carga, de pronto desaparecen de las rutas para las que se diseñaron en Canarias y se adoptan medidas espectaculares como, por ejemplo, la transformación de uno de ellos, para el transporte exclusivo de carga, renunciando consistentemente al de pasaje; se le saca de las rutas internas en Canarias, se le pone en el Estrecho y se transforma radicalmente la función esencial para la que se le destina, con ciertos visos de peligrosidad. Tengo los datos y me gustaría que usted los matizase y, si no fuesen correctos, los modificase.

Por otro lado, con la transformación de estos buques se ha multiplicado prácticamente por cuatro la capacidad de pasaje de uno de ellos; se le ha puesto en la ruta del Estrecho y tenemos dudas técnicas razonables, aunque no es éste el momento adecuado para comentarlo, de que posiblemente se estén violentando medidas de seguridad. Nos gustaría que nos lo contestase por escrito. Nos preocupa el impacto que esas transformaciones pueden tener en la propia capacidad de los buques, tal como establecía el contrato-programa para el caso de transporte de tropa, y los acuerdos que específicamente la Compañía Trasmediterránea ha llevado a cabo con empresas como Opcsa, con los buques Isla Colombina e Isla Cartuja, de los que nos gustaría que nos hablase. Le pedimos también que nos hable de la posición de la compañía ante esa nueva empresa de cruceros con bandera española. Nos gustaría asimismo que nos explicara cuáles fueron las razones que condujeron a la venta del J. J. Sister por 800 millones de pesetas, cuando,

parece ser, que muy pocos meses antes y por parte de compañías especializadas, ese barco fue evaluado en unos 1.400 millones de pesetas. ¿Cómo fue posible? Además, le pedimos el expediente de esa enajenación de un bien público en unos 500 millones de pesetas por debajo de la evaluación económica que, insisto, parece que se hizo por parte de esas empresas especializadas. Nos gustaría que nos explicase razonadamente y de manera documentada las razones que le han conducido a declarar en manifestación pública, recogida en el periódico *El País* el 30 de diciembre de 1996, que la deuda del Estado con la compañía se cifra en 50.000 millones de pesetas cuando hemos leído declaraciones de otras personas que no la cifran en esa cantidad. Es bueno que sepamos cuál es la realidad. Hemos leído en otro medio de comunicación que, en el ejercicio de sus responsabilidades, los accionistas minoritarios de la compañía, titulares de un 4 y pico por ciento, han presentado una querrela criminal. Nos gustaría conocer los contenidos y las razones de la misma.

Nosotros tenemos una gran preocupación, insisto, por muchos aspectos de la evolución de la compañía. Por ello le solicitamos los resultados obtenidos en el ejercicio de 1996, específicamente por el *fast-ferry* Almudaina; por el J. J. Sister, cuando estuvo arrendado a la agencia Schembri; por el Stella Náutica, arrendado en la línea Algeciras-Ceuta; por el Ciudad de Algeciras, arrendado para la misma línea; por los dos buques a los que hice referencia de la naviera Jarugo, el Isla Colombina y el Isla Cartuja. Entiendo que en esta comparecencia no va a poder responder por el tiempo de que dispone, no porque no domine el tema, pero espero que nos conteste por escrito por cuanto el Grupo Parlamentario Socialista va a hacer un seguimiento exhaustivo de la compañía.

Voy terminando, señor presidente. Le queremos preguntar también el resultado comparativo desde el punto de vista económico, es decir los resultados actuales, de la línea Algeciras-Ceuta respecto al año 1995 y a qué se debe el aumento en pérdidas en el año 1996 respecto de 1995 del grupo de empresas en las que la compañía participa. Concretamente Navicom ha pasado de perder 12 millones de pesetas en 1995, a 142 millones en 1996. Nos gustaría saber si eso es cierto. La compañía Limadet, coparticipada también por Trasmediterránea, ha pasado de perder 173 millones en 1994, a 354 en 1995 y 423 en 1996. Queremos saber cuáles son los resultados previstos de la agencia Schembri, de Limadet y Navicom para los años 1997 y 1998.

Queremos saber cuánto se ha pagado en concepto de indemnizaciones por despido del personal directivo y de los restantes miembros de la plantilla, tanto en tierra como embarcados en los diferentes buques; en qué situación se encuentran los litigios pendientes con Isnasa; cuál es el resultado de la regularización del *pool* de compañías navieras que prestan servicios con Ceuta y con Tánger y cuál es el resultado de la desaparición de las tarjetas de transporte de Naviera Mallorca.

Queremos saber también, con la mayor cantidad de datos posible, aunque no tiene por qué ser ahora —y en este caso concreto, insisto, algunos miembros de esta Comi-

sión, como el señor Trujillo y quien les habla, por nuestra condición de diputados socialistas canarios, tenemos muchos interés— si es cierto que las embarcaciones *jet-foil* están perdiendo dinero, qué cantidad y cuál es la previsión de actuación al respecto.

Queremos conocer, por cuánto se tramitó hace muy poco aquí el crédito extraordinario de Trasmediterránea para el año 1995, donde no se producen diagnósticos paralelos entre la IGAE y la propia compañía, cuál es la previsión del diferencial con respecto a 1997. Asimismo le solicitamos información sobre cuál ha sido la inversión en la terminal de Barcelona y en la de Las Palmas y cuáles son los criterios de la dirección de la compañía para la liquidación de las cuentas del Estado.

Queremos saber si, en efecto, la compañía se ha comprometido a la construcción de un buque especializado en cruceros y que nos explique algo que nos tiene notablemente preocupados, señor presidente, la carga rodada. Si históricamente —y se lo indico a modo de ejemplo— el 80 u 85 por ciento de la carga rodada con Canarias se transporta en sus bodegas y en una naviera privada, por ejemplo, Suardíaz, transporta un 10 o un 15 por ciento, cómo es posible que aportando Trasmediterránea un 80 por ciento de la cartera del negocio y Vapores Suardíaz un 10 o un 15 por ciento constituyan una nueva empresa para llevar a cabo el negocio de la carga rodada al 50 por ciento entre cada una. Es posible que podamos tener datos no adaptados a la realidad absoluta; por eso le preguntamos.

Queremos saber también cuál ha sido la empresa que compró el J. J. Sister y quién es esa empresa Moviline; si en efecto se están constituyendo con Naviera Suardíaz otras empresas mixtas en otros lugares del litoral español, como son concretamente Tercádiz, Terpoval en Valencia y TCR en Canarias.

Termino, presidente. Tenemos la preocupación de que por parte de la compañía en decisiones para la constitución de empresas mixtas se esté privilegiando a alguna empresa naviera que podrá optar, como dije hace muy poco, preferentemente al proceso de privatización. Desde luego hay un conjunto importante de preguntas que le he formulado y otras que obviamente, en una intervención como ésta —que intuyo que ya es extensa, contando con la benevolencia del presidente—, no podemos formularle, de las que queremos contestación y que iremos formalizando por los mecanismos que el Reglamento del Congreso de los Diputados nos permite. Trasmediterránea, señor Trías de Bes, en los veinte años en los que ha disfrutado del contrato-programa, ha pasado de ser una compañía que en 1977 no era nada —por ello tuvo que intervenir el Estado— a ser hoy una importante empresa naviera y está desviándose de manera notable de la ruta que el dinero público le ha marcado. En efecto, en esa futura privatización se va a correr el riesgo del troceamiento de la misma. Se habla del fraccionamiento en tres empresas. Sobre ello también nos gustaría saber cuál es la posición de la compañía. Naturalmente a quien corresponda en la Administración general del Estado se le formulará la pregunta. ¿No cree usted que la línea de trabajo actual de la compañía está favoreciendo la disgregación de la misma y está posibilitando un libera-

lismo exacerbado que violenta el principio de cohesión al que el Estado tiene que dar permanentemente solución con la garantía del transporte con los lugares más alejados? Créame, señor Trías de Bes, que esta preocupación que expone este interviniente es, insisto, una reproducción de la que tienen los transportistas, los pasajeros y los responsables de las administraciones públicas que de alguna manera tienen que velar por el transporte de pasajeros y mercancías en los lugares donde ellos tienen responsabilidades, llámense Baleares, Ceuta, Melilla, Canarias o bien otros puntos del Estado español, y créame que en cierta medida somos también, informalmente, portavoces de la preocupación de los trabajadores que han entregado un gran esfuerzo a lo largo de muchos años a una compañía que ven que se va debilitando en el tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura, por su documentada intervención, que a mí me ha recordado las realizadas con motivo del trámite de los presupuestos, por lo cual le digo al compareciente que debe contestar a las líneas generales y mandar la información cuando pueda sobre las preguntas a las que no pueda contestar documentadamente.

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida Catalunya, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Gracias también al señor Trías por su comparecencia hoy aquí.

Quiero hacer un pequeño repaso sobre lo que supone esta empresa pública, Trasmediterránea, que si no recuerdo mal está participada con un 96 por ciento de capital del Estado y que hoy podemos decir que es empresa abandonada en el transporte marítimo, es la primera de España y se encuentra entre las principales compañías de nuestro entorno europeo. En consecuencia, nosotros llegamos a la conclusión de que usted preside una compañía de alto interés para la economía española y también para el Estado. Valoramos positivamente la decisión que en 1978 tomó la UCD al nacionalizar esta compañía, porque así hoy podemos hablar de compañía bandera.

Yo he oído con interés el relato que nos ha ofrecido el señor Trías de Bes de cómo desde su llegada a la presidencia de esta compañía ha ido tomando medidas para reestructurarla y sanearla. En este caso cabe pensar que cuando la empresa pública tiene al frente una buena gestión al final los resultados son satisfactorios. Quiero dejar clara esta idea, porque aquí normalmente parece ser que, por lo menos desde las filas de la derecha, cada vez que se habla de empresas públicas hay un sentimiento de que es algo que no funciona, que no sirve y que hay que quitarse de encima. Por tanto, insisto en que parece que son positivos los resultados que usted nos ha estado comentando y llego a la conclusión de que la empresa pública también funciona con unos buenos gestores al frente.

Creo que en sus palabras de hoy hay una cierta contradicción con la exposición que usted hizo recientemente en el Senado, concretamente en marzo, porque allí usted anunciaba que la compañía Trasmediterránea se iba a privatizar cuando el Estado lo creyera oportuno. Hoy no he

oído en su exposición nada de esto. No obstante, como creo que la idea correcta y acertada es que sí tienen una decisión tomada en línea con la privatización de Trasmediterránea, nosotros estamos preocupados con esta decisión. Desde el Grupo de Izquierda Unida no compartimos ese planteamiento y nos preocupa bastante cuál va a ser la situación de futuro. Nos gustaría saber qué tipo de privatización piensan llevar a cabo, si es una privatización global, por sectores o por actividades, y qué alternativas se están planteando desde la presidencia de la compañía en este terreno. En caso de que sea una privatización por sectores nos preguntamos qué pasará con las líneas que no entren en esta privatización. Suponemos que una vez finalizado el contrato con el Estado, Trasmediterránea no seguirá operando en líneas o sectores deficitarios, en líneas que hoy en día están subvencionadas para poder mantenerse. De sus palabras de antes he podido deducir y he querido interpretar que, con el nuevo contrato que piensan establecer, estas líneas van a continuar. Si es posible, nos gustaría conocer cuál sería el montante económico para mantener servicios deficitarios que son de interés público y por cuánto tiempo se va a hacer si existe esta previsión.

Nosotros consideramos que es vital mantener la compañía Trasmediterránea como empresa puntera en el transporte marítimo y es importante para los habitantes del archipiélago canario y balear, así como para Ceuta y Melilla. Entendemos que a estos habitantes hay que ofrecerles la mejor comunicación posible y esto está garantizado con la empresa pública. En el caso de que ustedes estén pensando en una privatización global de la compañía, no sé si me podrá ofrecer algunos datos para que veamos cómo se van a mantener estas líneas con Canarias y Baleares y quisiéramos saber si piensa que desde la empresa privada se va a poder ofrecer el mismo servicio que el que se está prestando ahora desde la empresa pública.

También nos preocupa que después de haber reducido la plantilla un 50 por ciento en tierra y un 36 por ciento en flota, la empresa continúe insistiendo en reducir todavía más el nivel de empleo. Hoy usted ha incidido bastante en esta línea argumental y creo que de sus palabras se puede deducir que siguen peligrando empleos de la compañía Trasmediterránea. Nosotros tenemos alguna duda sobre cierta afirmación que usted ha hecho en el sentido de que los sindicatos han estado participando constantemente en los programas de la empresa. Según la información que tengo al día de hoy, los sindicatos se están viendo relegados en todo este proceso y no están satisfechos con su nivel de participación.

Por último quería formularle un par de preguntas por si me las puede contestar. Cuál es la situación actual de la liquidación del contrato que se está negociando con Patrimonio y cuál es la deuda que mantiene el Estado con la compañía Trasmediterránea, en caso de que exista; cuál es el origen y el resultado de la querrela criminal presentada por un grupo de pequeños accionistas por un presunto delito societario.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE:** Muchas gracias, señor Trias, por la comparecencia y por la información que ha transmitido en un primer momento a la Comisión.

Nosotros compartimos un aspecto de su intervención en cuanto al diseño y al marco global en que la compañía que usted preside se está moviendo en todo este proceso de la liberalización de los tráficos marítimos que tiene que culminar el día 1 de enero de 1999 y que se articula a través de ese plan estratégico que usted acaba de anunciar a la Comisión, cuyo objetivo, que nosotros compartimos, es poner a la compañía en condiciones de poder competir abiertamente con los armadores de la Unión Europea que vamos a tener en nuestras aguas a partir de la citada fecha. Por ello nos parece adecuado hacer un esfuerzo por sanear la empresa, modernizarla y ponerla en situaciones de competitividad para poder conseguir esos objetivos; al tiempo nos parece loable que ese plan estratégico sea flexible y que, dados los vaivenes que se producen en un sector tan complicado como el de los transportes, se vaya adaptando a las situaciones del momento.

Nuestra preocupación estriba en si para conseguir esos objetivos de saneamiento y de rentabilidad de la empresa para ponerla en situación de competitividad, además de lo que usted ha manifestado sobre reducción de plantilla y modernización, se va a ir a la disminución de algunos itinerarios o frecuencias que en estos momentos la compañía mantiene. Nos preocupa desde el punto de vista de los archipiélagos y de los territorios alejados del Estado, porque entendemos que el Gobierno tiene que hacer una política para intentar dar cohesión a todo el Estado y para ello se requiere poner en marcha unos buenos medios de transporte tanto aéreos como marítimos, porque en definitiva no hay alternativa al avión o al barco para Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias.

En el mercado de la libre competencia hay algunos hechos en los últimos tiempos que demuestran que éste no es la panacea, que no es la solución total a los problemas del transporte; probablemente sea la opción que los soluciona en mayor medida, pero no de forma absoluta. Tenemos una prueba tras lo ocurrido en el mes de abril de este año con los tráficos aéreos, con la subida de los precios en las líneas que cubrían el tráfico con las islas Canarias. En ese sentido, hay que decir que por lo que se refiere al tráfico marítimo tenemos una ventaja importante —no solamente la aprobación por el Gobierno del real decreto de septiembre, que prevé la declaración de obligación del servicio público— y es que en el proyecto de ley de puertos del Estado y de la marina mercante que se está tramitando en estos momentos en el Senado y que ya ha sido aprobado en el Congreso se prevé la declaración de obligación del servicio público para todos los tráficos marítimos en relación con los territorios alejados. Es esencial y es la única fórmula que nos permite garantizar los itinerarios, las frecuencias, los precios y la calidad de los servicios con esos territorios. En ese sentido me gustaría saber, señor presidente, qué está haciendo la compañía que usted preside para poder afrontar este asunto ante este nuevo marco que se abre de liberalización total cuando, por otra parte, tenemos en el real decreto y en la ley de puertos del Estado la

declaración de obligación del servicio público. Me gustaría saber si su compañía tiene evaluada, en el supuesto de que fuera la adjudicataria del nuevo concurso, la subvención que necesitaría por parte del Estado para poder mantener esos criterios de rentabilidad a los que usted hacía referencia en un primer momento.

Nos interesa saber si Trasmediterránea entiende que son necesarias más frecuencias en los itinerarios que en estos momentos está cubriendo la empresa y qué coste supondrían. ¿Qué líneas de las que realiza hoy Trasmediterránea no son rentables? ¿Qué criterio tiene el presidente de Trasmediterránea sobre la rentabilidad del servicio público que presta hoy el *jet-foil* entre las dos capitales canarias? ¿Tiene pensado la compañía resolver los problemas que se producen con una frecuencia importante de aislamiento de la isla de Hierro, unas veces imputables a la compañía y otras, también hay que decirlo, a las malas condiciones del puerto de la Estaca?

La línea Cádiz-Canarias y viceversa en estos momentos está moviendo escasamente 50.000 personas a lo largo del año. Teniendo en cuenta que el volumen de pasajeros que se mueven vía marítima entre las islas Canarias es de seis millones al año, parece desproporcionada la relación entre las 50.000 personas entre la Península y Canarias y los seis millones que se mueven entre las islas Canarias. ¿Por qué no funciona la línea con Canarias con un mayor tráfico de pasajeros, cuando en los últimos meses sabemos que hay una demanda importante, no hay pasajes para poderse trasladar a Canarias y el pasaje está ocupado prácticamente durante muchos meses al año por acuerdos con organizaciones de la tercera edad? ¿No será necesario añadir algún barco más a esa línea?

Sobre el proceso de privatización me gustaría saber exactamente cuál es el plan que tiene la empresa. ¿Existen contactos con empresas privadas interesadas en la compañía en estos momentos? ¿Ha habido contactos con navieras que operan en las islas para llegar a acuerdos en todo este proceso?

Éstas, señor Trías, son las preocupaciones más importantes que tenemos con respecto a su compañía. Por una parte, valoramos, como ya he dicho, positivamente todo el proceso que se ha iniciado en aras de modernizar la empresa y ponerla en situación de competitividad, pero, por otra, entendemos que desde una visión de solidaridad del Estado no se pueden tener sólo en cuenta criterios economicistas, sino que hay que considerar criterios sociales para dar cohesión a ese territorio y que se puedan tener unidos con la Península en frecuencias, precios y calidad de los servicios los territorios más alejados.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Voy a ser muy breve, aunque por cortesía al señor presidente, Trías de Bes, voy a hacer algunos comentarios.

En primer lugar, quiero felicitar al presidente de la Compañía Trasmediterránea porque en un tiempo récord desde su toma de posesión, el 31 de julio, preparó, pre-

sentó y gestionó la aprobación con la representación sindical de un plan estratégico cuando seguramente en los cajones o encima de la mesa de su despacho no había nada ante un tema importante, trascendental y urgente, como era la caducidad del contrato Estado-Compañía Trasmediterránea que desde hacía veinte años se sabía que iba a caducar el 31 de diciembre de 1997; veinte años que con ese ejercicio del contrato transcurrieron tranquilos para una Compañía Trasmediterránea que, en todo caso, sabía que el déficit en inversiones y en explotación era absorbido por las cuentas del Estado; cuentas del Estado, las correspondientes a 1995, que han sido aprobadas por este Congreso de los Diputados en junio de este año, con un importante retraso sobre lo que dice el articulado del contrato entre el Estado y la Compañía Trasmediterránea, que luego comentaré brevemente. Por tanto, quiero felicitarle porque desde esa fecha de 31 de julio de 1997 —las vacaciones de agosto no debieron contar— haya conseguido ese plan estratégico en rapidísimo plazo. También quiero felicitarle por la evolución favorable de dicho plan, y no sólo en cuanto a la necesaria reducción de plantilla, extremo sobre el que hoy nos ha dicho que en este momento es de 1.543 personas, cuando según la previsión a 31 de diciembre debiera ser de 1.500 —es decir, se va a cumplir esa previsión—, sino fundamentalmente porque se ha dado un paso importante en la reestructuración de una compañía que tenía una inercia derivada de esa tranquilidad presupuestaria.

También me gustaría desearle éxito ante el triple reto que tiene a muy corto plazo. Por un lado, le deseo éxito en la adjudicación de ese concurso de navegaciones de interés público, en desarrollo del Real Decreto 1466/1997, de septiembre, en el que, según mis datos, aunque se prevé una explotación máxima de quince años, por exigencias de la Unión Europea, se va a reducir ese plazo del contrato. Por otro lado, quiero desearle éxito a partir del ejercicio 1998, que será el más difícil en la historia de la compañía, porque va a darse el salto brusco y lo vemos en el proyecto de presupuesto de la Compañía Trasmediterránea que está en este Congreso para el año 1998, de subvención cero en inversiones y explotación desde los presupuestos del Estado. Por último, quiero desearle éxito para el arranque del ejercicio siguiente, en el que se produce la liberalización del cabotaje marítimo. Quiero hacerle una sugerencia, en la que creo que la Compañía Trasmediterránea va a tener el apoyo de los diputados de esta Comisión y del Congreso, y es acelerar los trámites para que la liquidación del ejercicio 1996 no tenga el desfase que tuvieron los ejercicios anteriores para que, al menos al concluir el contrato Estado-Trasmediterránea, se cumpla por penúltima vez —la última será la del ejercicio 1997— el condicionante de dicho contrato en la fecha lo más cercana posible.

Por otro lado, he leído unas declaraciones del presidente de la Compañía Trasmediterránea en la revista *Puertos del Estado* en mayo de 1997, en las que establece una fechas para el desarrollo y cumplimiento del plan estratégico y otras para la privatización y dice que no se pensaba en mayo de 1997, sino que se empezará a pensar en esa pri-

vatización a partir del año 1998. Le agradecería que nos informase sobre este punto.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRAS-MEDITERRÁNEA, S. A.** (Trías de Bes i Serra): Agradezco a los señores diputados sus intervenciones. Voy a intentar, en el menor tiempo posible, ciñéndome en lo que pueda a la hora, contestar a todo cuanto se me ha preguntado y voy a ir al grano.

Voy a pedir excusas, porque algunas de las preguntas que me ha formulado el Grupo Socialista requerirían en estos momentos que yo dispusiera de la documentación pertinente. El propio diputado ha hecho referencia a ello y yo, con mucho gusto, remitiré por escrito los rendimientos y los resultados de determinados buques en determinadas líneas. Como sabe el señor Segura y por eso formula la pregunta, tenemos perfectamente tabulados cuáles son los resultados de cada buque en cada línea y, por tanto, esa documentación se la remitiré con mucho gusto. No podré desvelar otros datos de tipo mercantil o de carácter comercial. Comprenderá S. S. que lo haga así, puesto que forman parte de lo que es el mínimo secreto que tiene que guardar un empresario respecto a sus actuaciones de futuro de carácter empresarial o de estrategias, puesto que si no, en un mercado competitivo como éste, estaríamos desvelando muchas de ellas, de las que se podría aprovechar la competencia. Con esto no quiero ocultar nada de lo que usted me ha preguntado; solamente deseo significar que si no facilito algún dato de carácter genérico, será por no desvelar estrategias que pudieran ser favorables para la competencia y repercutir desfavorablemente en la Compañía Trasmediterránea.

Dicho esto, voy a entrar en cuantas cuestiones usted ha preguntado. Ha manifestado su preocupación por la evolución de la compañía. Ésa es una preocupación que yo comparto. Usted es buen conocedor, señor diputado, de la Compañía Trasmediterránea, primero, como diputado y, segundo, por su condición de canario es un usuario habitual de la misma y conoce muy bien toda la evolución de la compañía durante estos años. Estoy preocupado por toda esa evolución, pero no por la que se ha producido desde mi toma de posesión sino por toda la anterior también; es decir, yo he heredado una situación francamente complicada, en un momento muy especial, que es el de la finalización del contrato con el Estado, que subvencionaba absolutamente todo, pasase lo que pasase, de gastos de inversión y de explotación, y la única preocupación que tenían los gestores de esta compañía era que los barcos se llenaran, pero porque estaban allí, puesto que si no se llenaban, también lo pagaba el Estado. La situación que yo he heredado es muy distinta, es una compañía sobredimensionada en personal. Piense usted en una cosa que además conoce bien, que más del 40 por ciento de los ingresos o de la facturación de la empresa, para ser más precisos, se iban en gastos de personal. Esa situación, desde el punto de vista empresarial, es francamente insostenible.

Ya sé que no se debe cargar sobre el personal la reestructuración de una empresa, Dios me libre, jamás me hubiera atrevido a hacer eso. Lo que se ha hecho es un plan estratégico que abarcara las distintas áreas de la empresa, precisamente para que la reestructuración no cargara sobre las espaldas del personal lo que no debía corresponder a éste; es decir, la hinchazón o el sobredimensionamiento de la empresa no era culpa del personal de la empresa y, por tanto, éste tiene que soportar lo que estrictamente le corresponda. Son los gestores quienes deben adecuar ese peso que tienen los gastos de personal sobre los ingresos o la facturación de la compañía y reestructurarlo de forma que aquello sea viable. Es lo que yo he intentado o estamos intentando hacer, porque no es fácil en un contexto como el que tenemos, como el que hemos heredado y como el que se nos avecina. De todos modos, soy el primero que comparte la preocupación por la evolución de la compañía, puesto que la responsabilidad va a recaer en gran medida también sobre mis espaldas.

Usted conoce bien la legislación actual. El Gobierno, efectivamente, aprobó en septiembre un decreto-ley, al que se ha hecho referencia repetidas veces, en el que se establece la posibilidad de celebrar contratos de servicio público para regular servicios de interés público de comunicación entre los territorios de España. Las bases del concurso van a publicarse de forma inmediata. Usted ha dicho que el importe consignado en los presupuestos para dicho concurso era de 900 millones de pesetas. Es cierto, es la primera vez que se consigna en un presupuesto una cantidad para un contrato de servicio público. Usted considera que esa cantidad debe ser incrementada y es criterio que también comparte este presidente. Espero que así sea. El presupuesto está en las Cámaras y espero que salga de ellas con un incremento de esa partida. Luego me referiré al *quantum*, porque algún diputado me ha preguntado sobre lo que yo consideraba necesario que cubriera el contrato con el Estado. Aludiré a ello, por tanto, contestando al diputado de Coalición Canaria, si me lo permite.

Usted ha presentado un panorama francamente desolador del futuro, es decir, que se van a perder 9.000 puestos de trabajo. Desde luego, si me tocan todos a mí, me voy a quedar sin compañía. En el transporte marítimo 9.000 puestos de trabajo representan una cifra verdaderamente escalofriante. Yo no creo que eso sea así, pienso que está habiendo una reestructuración del sector que va a hacer difícil que se pierda dicho número de puestos de trabajo. En cuanto a la compañía se refiere, voy a intentar cumplir el plan estratégico. Ustedes saben que dicho plan cifraba el número de la plantilla en 1.500 personas. He dado las cifras a fecha de hoy y estamos exactamente en 1.543; si tenemos que llegar a la cifra de 1.500, estamos hablando de 43 personas —creo que en mi intervención inicial he dicho que era de 40 a 50—. Me parece que sobre 43 personas vamos a ponernos de acuerdo enseguida, porque no creo que sea un debate esencial; será muy importante para esas 43 personas, pero ojalá todas las reestructuraciones de plantilla se cifrasen en una cantidad como ésa. Si de las reuniones del comité de empresa con la dirección de la misma para la modificación de los convenios colectivos para el

año que viene se deduce que la reestructuración de la plantilla en esas 43 personas va a suponer un gran cataclismo en la empresa, soy el primero en poner ese tema en cuarentena y tratarlo detenidamente. Pero no creo que ése sea el gran problema. Estoy convencido de que en el comité de empresa vamos a establecer de común acuerdo una salida para esas 43 personas, porque no quiere decir que estén sujetas a despido, ni mucho menos, sino que, a lo mejor, tienen una ubicación de trabajo en otro lugar debido a las externalizaciones a las que usted ha hecho referencia y que no son tan graves ni ocultan una privatización como usted ha insinuado en su intervención. Por tanto, situemos el número de puestos de trabajo de los que estamos hablando en la cifra de 43 y no saquemos las cosas de contexto hablando de 9.000 empleos en juego en el sector, de los que muchos afectarán a esta compañía.

Yo sé que ha habido tensiones entre los trabajadores de la compañía en Algeciras, concretamente, y los directores en dicha zona. Han sido unas tensiones que yo califico de prematuras, porque no hemos hecho nada más que empezar a hablar. Se han puesto los elementos sobre la mesa para poder hablar, se han constituido sólo las mesas de negociación. Sobre las que se han puesto los instrumentos que la empresa quiere negociar, pero no se ha cuantificado nada, no se ha acordado absolutamente nada, y se ha producido un encierro de trabajadores que reflejaron los medios de comunicación del sur de España la semana pasada.

No tengo nada en contra de las medidas de presión, son instrumentos legítimos en manos de los trabajadores. Lo que sí puedo es calificar de prematuro ese encierro, puesto que no se ha hablado todavía de lo que se va a hacer y, por tanto, creo que una vez avanzadas las negociaciones, si surgen cuestiones en las que se pueda discrepar y en las que se esté frontalmente en contra, se debatirán; lógicamente estoy hablando de cuestiones de carácter laboral, porque las de carácter político es evidente que ya existen y no se podrían sentar los comités con la dirección de las empresas, porque en cuestiones políticas discreparíamos siempre.

Quiero darle un dato significativo, señor Segura, y muy concreto. El esfuerzo que ha hecho la plantilla de Trasmediterránea en el reajuste que se le ha pedido se puede cifrar en un 48 por ciento, es decir, desde el 30 de septiembre de 1990, que fue la fecha de la última negociación colectiva, hasta el 30 de septiembre de 1997, hemos llegado a una reducción en torno al 48 por ciento, un esfuerzo importante. Quería citar estas cifras porque hacen referencia a la gestión anterior. De 1990 a 1997 ha habido un 48 por ciento de esfuerzo o de reducción que ha soportado la plantilla de Trasmediterránea. Gran parte de ese 48 por ciento tuvo lugar cuando mis antecesores estaban en el cargo, lo cual quiere decir que la reestructuración de la empresa se vio con claridad también por los que me precedieron, y se iniciaron, como usted sabe muy bien, unas medidas de ajuste que hoy recibo y continúo para que la compañía tenga su justa medida, pero el esfuerzo global ha sido del 48 por ciento.

En Algeciras, lugar donde se produce la protesta de los trabajadores antes de empezar a negociar, el esfuerzo ha

sido del 11 por ciento, es decir, es donde menos ha afectado la reducción de plantillas, que siempre se ha hecho, señor Segura, mediante instrumentos voluntarios, y el esfuerzo que ha hecho la plantilla de Trasmediterránea acogiendo a esos instrumentos ha sido, de promedio durante siete años, del 48,9 por ciento; en Algeciras solamente ha sido del 11 por ciento. No hemos querido presionar en Algeciras, donde debe hacerse una reestructuración porque es evidente que sobra personal, porque consideramos a dicho puerto de extraordinaria importancia en los tráficos y en el futuro de la compañía. Ya se verá lo que ocurra en la negociación colectiva. Pido a los comités de empresa, y al de Algeciras muy concretamente, que la negociación avance y que cuando surjan problemas se debatan, y si del debate no hay una posición clara de la empresa o los trabajadores están en contra de las medidas que se adopten, que lo manifiesten de la forma que sea, pero no de forma anticipada, porque es absolutamente extemporánea y puede entorpecer las negociaciones.

Dice el señor Segura que están aturridos por las medidas que estamos adoptando desde la empresa, por ejemplo, por las medidas de externalización exacerbada de los servicios. Les voy a contar qué externalizaciones de los servicios se han hecho en la compañía hasta ahora, todas ellas previstas en el plan estratégico y, por tanto, conocidas desde hace meses. El señor Segura tiene en sus manos el plan estratégico —no me lo han pedido nunca, pero lo remitiré con mucho gusto a los diputados y a la Mesa de la Comisión si lo creen conveniente— y conoce que las medidas están previstas ahí. ¿Qué servicios se han externalizado? Pues el servicio de lavandería. Es absolutamente atípico que una naviera tenga un servicio de lavandería propia. Ya sé que lo de la lavandería es muy chocante y tiene ribetes irónicos, pero fue lo primero que se externalizó en aplicación del plan estratégico. También se externalizaron los servicios jurídicos, con un ahorro de cincuenta millones de pesetas al año. Se externalizó la delegación de Mahón y la de Ibiza, porque consideramos que la conversión de esas delegaciones en agencias que trabajasen para la compañía pero también para terceros eran un buen inicio para la aplicación del plan estratégico en unos lugares no conflictivos y donde el servicio se ha continuado prestando desde que está en manos privadas de forma correcta, normal y con un buen servicio para el usuario. Es decir, en Ibiza y en Mahón se sigue prestando hoy un servicio, si cabe, mejor que el que se prestaba antes, puesto que el agente tiene mucho interés en que nuestros buques se despachen con diligencia y rapidez y el cliente esté atendido. Eso también ha absorbido a la mayoría de empleados de las propias delegaciones, esto es, ha evitado que hubiera regulaciones de plantilla, dolorosas para los trabajadores. Muchos se han acogido a bajas o a jubilaciones anticipadas, pero otros han sido absorbidos por el nuevo agente que se ha hecho cargo de los servicios.

¿Qué se pretende ahora? Mejorar y simplificar los sistemas y procesos informáticos de la empresa. Ello va a conllevar también una reducción de personal en los servicios informáticos. Veremos cuál es el volumen, la necesidad de la empresa y los servicios que requieran un reajuste. Toda-

vía no se ha hablado de ello, sólo se recoge a título enunciativo en el plan estratégico donde se habla de mejora y simplificación de sistemas y procesos. Eso comportará seguro una reducción de personal, pero lo haremos de forma absolutamente consensuada.

Qué medidas se han adoptado que les asusten o les tengan aturridos, como dice su señoría. No ha habido otra externalización más que las que le he anunciado. Se van a privatizar o a externalizar —no debemos buscar otras palabras para lo que es de hecho la privatización de algunos servicios, como es la externalización— la venta y el control de billetes de la compañía. Esto lo hacen hoy día muchas compañías y muchas agencias de viajes; es decir, billetes de la compañía los venden fuera de la compañía muchas empresas y los sistemas por los cuales se venden los billetes son absolutamente sofisticados y mecanizados y también se prestan desde fuera de la compañía, ya que es un hábito normal. Si no nos modernizamos en ese sentido y extendemos los billetes a mano mediante triplicadas fórmulas complicadísimas, no nos vamos a adaptar al proceso de modernización. Se exagera cuando se dice que se están externalizando tantos servicios o que se está haciendo una externalización exacerbada de los mismos. Se están adoptando unas medidas muy sencillas que otras empresas han tomado en el ámbito público y en el privado y no han causado mayor alarma.

Se ha referido a medidas adoptadas por la empresa que van colocando a otras navieras de cara al futuro —he creído entender— en posición de ventaja ante una posible privatización de la empresa. Se ha referido a ello dos veces, así lo tengo anotado. Quiero tranquilizarle en este aspecto, señor Segura. No hay medida que se haya adoptado que sitúe a ninguna naviera en posición preeminente respecto a alguna futura privatización.

Ha hablado de que se están constituyendo empresas mixtas como son Tercádiz, Terpoval y TCR en Cádiz, Valencia y Las Palmas, respectivamente. Usted sabe que son empresas de terminales de carga polivalentes, es decir, de manipulación portuaria de mercancías, y que estas sociedades mixtas, 50 por ciento de Trasmediterránea y 50 por ciento de una compañía privada, las he heredado, es decir, estaban ya constituidas. Por tanto, lo que he hecho es recoger el instrumento que se me ha dejado y, si cabe, mejorarlo poniendo al frente de ellas a gerentes competentes, con el debido respeto para los anteriores; yo he puesto a personas de mi confianza al frente y son empresas con las que, si hoy las uniéramos en forma de holding, sacaríamos todavía mejor provecho en nuestro posicionamiento en los puertos, porque quiero significar ante la Comisión que el negocio marítimo no estriba sólo en el transporte marítimo, como SS. SS conocen, sino en todo aquello que lo rodea como es la manipulación de mercancías, la operatividad portuaria y también el posicionamiento en los puertos. Gracias a estas empresas de terminales polivalentes de carga se está actuando con agilidad, y no se está trabajando sólo para Trasmediterránea, se está trabajando también para terceros, con lo que ello significa de posibilidades de ingresos para la compañía. Sobre que se esté favoreciendo a una empresa concreta en posición de ventaja

respecto a la futura privatización, en todo caso yo no he iniciado este proceso con la empresa a la que usted se ha referido, yo he heredado esta situación y lo único que hago es profundizar en la operatividad de esas empresas a las que usted se ha referido y que existen en los puertos citados para que sean rentables y competitivas. Por tanto, aquí no hay trato de favor a empresa alguna. Por otra parte, que conste, señor Segura, y usted lo sabe mejor que yo, que la Naviera Suardiá, con la que tenemos estas empresas de manipulación portuaria, es una naviera seria, por no decir de las más serias del sector y, por tanto, con mayor competencia en lo que estamos llevando entre manos y desde ese punto de vista no tiene ningún tipo de objeción técnica; al revés, yo creo que deberíamos estar contentos por estar asociados a unas empresas que conocen bien su negocio, que son solventes y que no ofrecen posibilidad de problemas de tipo económico en ese aspecto. Podemos confiar en que son sólidas y en que nos ayudarán a consolidarlas para tener una buena posición en los puertos y afrontar así la competitividad del futuro con mayor facilidad.

Me pide usted después, en una larga y prolija relación que voy a intentar desgranar lo más rápidamente posible, que le aporte una serie de datos. Yo se los facilitaré con mucho gusto. Los cambios que se han hecho en los buques a los que se ha referido usted son modificaciones que van en beneficio de los tráficos y en beneficio del usuario; es decir, no se ha hecho ni una modificación que vaya en detrimento del servicio ni de línea alguna. Usted dice que tanto el Santa Cruz de Tenerife como otros buques han sufrido algún tipo de transformación que incluso podría poner en peligro su seguridad. Usted sabe que eso no es verdad, que el control real al que se someten hoy los buques por parte de la inspección de buques y por parte de las autoridades de la Dirección General de la Marina Mercante es tal y las inversiones en medidas de seguridad son de tal magnitud que es imposible que en estos momentos estemos ante el peligro de que no se hayan adoptado las medidas de seguridad oportunas. Tanto es así que la empresa acaba de conseguir el certificado de calidad del Bureau Veritas ISO 9002, que se acaba de otorgar a la Compañía Trasmediterránea por la calidad en el servicio de sus buques y cumplimos todas las normas habidas, las del Solas, las de la IMO, absolutamente todas; en las transformaciones de buques también, porque no queremos que se nos diga que ha estado mal hecha una transformación para luego tener que hacer una inversión nueva que no hayamos previsto en la adaptación de los buques. Por tanto, yo ahí quiero salir en defensa de los buques de la compañía, porque seguimos escrupulosamente todas cuantas medidas de seguridad se nos indican precisamente para no caer en inversiones nuevas que luego podrían ir en detrimento de las previsiones de la compañía.

En cuanto al rendimiento del Isla Colombina y del Isla Cartuja, con mucho gusto le remitiré por escrito la cuenta de explotación de esos dos buques, como usted me ha solicitado, porque, como usted comprenderá, no me esperaba una pregunta tan concreta; le enviaré esos datos por escrito con muchísimo gusto.

Me pregunta usted por la incipiente creación de una nueva empresa de cruceros de bandera española. Yo creo que la imaginación en nuevos mercados debe ponerse al servicio de la empresa. Hay que abrir nuevos mercados, uno de los cuales, en mi opinión, es el turismo y que esta compañía no ha explotado suficientemente. Sólo tiene un buque de cruceros que usted conoce, el Don Juan, perteneciente a la agencia Schembri, de la que luego hablaré porque usted ha dicho que esta compañía, participada por Trasmediterránea al cien por cien, ha tenido grandes pérdidas; le diré por qué razón las ha tenido. La agencia Schembri tiene un barco de cruceros que yo he traído al Mediterráneo, porque creo que es el escenario idóneo donde pueden desarrollarse, y me he limitado a impulsar la creación de una futura empresa de cruceros mediante la constitución de una UTE, una unión temporal de empresas, con cinco empresas privadas para que estudien la viabilidad de constitución de una empresa de cruceros que se llame Cruceros de España. He impulsado el proyecto con verdadera ilusión y el mes pasado se firmó la unión temporal de empresas entre Sol Meliá, Hoteles Barceló, Viajes Iberia, Air Europa, Unión Naval de Levante y Trasmediterránea. Firmamos esta unión temporal de empresas para estudiar la viabilidad de la constitución de una empresa de cruceros. Yo quiero que este estudio de viabilidad esté acabado a la mayor brevedad y se pueda constituir la empresa de cruceros a la que se refería S. S. en su intervención lo antes posible, empresa en la que Trasmediterránea va a tener una pequeña parte —la mayoría del capital va a estar en manos privadas—, e iniciar una vía de negocio nueva como son los cruceros turísticos hoy absolutamente en auge en el Mediterráneo. Yo me niego a creer que España sea incapaz de desarrollar una actividad de cruceros teniendo buenos hoteleros, buenas agencias de viajes, buenos operadores turísticos, buenos navieros y buenos astilleros. Por tanto, si reunimos todas esas condiciones en nuestro país, lo que me he limitado a hacer es impulsar la creación de esa unión temporal para constituir una futura empresa.

¿Por qué vendimos el J. J. Sister, que es un barco muy antiguo? Pregunta usted por qué lo vendimos por 800 millones de pesetas cuando no sé qué valoraciones atribuían un precio mayor. Se vendió al precio que se pudo, en el momento que se pudo, en la situación del mercado que se pudo, al cambio de divisa que se pudo. El barco era un pozo sin fondo de gastos, y usted lo sabe. Estaba amarrado, cada día que pasaba era un chorro de dinero que se perdía, el plan estratégico preveía ya la desinversión de aquellos buques que no reuniesen por su edad las garantías suficientes como para prestar los servicios y creímos necesario vender el J. J. Sister, decisión de vender que, de hecho, ya habían adoptado antecesores míos, pero que no se había llevado a la práctica, y lo vendimos en el momento que creímos oportuno. Las fluctuaciones de los cambios monetarios no los controla el presidente de la compañía, como usted comprenderá, señoría. Se vendió por 800 millones de pesetas y a pesar de las valoraciones que pudieran existir de otros tiempos, yo creo que fue una magnífica venta y una inyección de dinero nuevo en la cuenta de resultados

que le vino muy bien a la Compañía Trasmediterránea en estos momentos de cambio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trías de Bes, le ruego que acelere un poco porque, si no, se nos va a hacer muy tarde.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRAS-MEDITERRÁNEA, S. A.** (Trías de Bes i Serra): Voy a acabar, señor presidente, con tres puntos a los que se ha referido el señor Segura. Gracias por su paciencia y por la paciencia de los comisionados.

Yo le remitiré el expediente de venta, porque también me lo ha pedido, y verá usted que se ajusta a cuanto yo he expuesto. Es un documento concluido, que tiene un principio y tiene un fin y, por tanto, no veo inconveniente en que pueda ser facilitado.

Su señoría pregunta a cuánto asciende la deuda del Estado con la compañía. En estos momentos asciende, como ha manifestado muy bien el portavoz del Grupo Popular, a dos anualidades referidas a la subvención del contrato con el Estado del año 1996 y del año 1997; el año 1997 todavía no está cerrado, apenas queda un trimestre, pero son las dos deudas por subvención que debe el Estado. Luego el contrato que vence el 31 de diciembre debe liquidarse, debe someterse a una liquidación y para ello será necesario que intervengan la Dirección General del Patrimonio, la Dirección General de la Marina Mercante y la propia compañía para determinar la cuantía resultante de la liquidación del contrato, que será la parte incógnita, es decir, que no puedo revelar en este momento, primero porque no la conozco, segundo porque sería una imprudencia y, tercero, porque luego serían mal interpretadas mis palabras en relación con un precio y podría ser determinante incluso de un hipotético precio de la compañía. Yo nunca he hablado de cifras concretas, aunque sé que en los medios de comunicación han salido cifras barajando hipótesis. Hay medios de comunicación que han dicho ¿qué vale la compañía? Y han cogido el activo, el inmovilizado o cualquier capítulo del balance y han lanzado al vuelo un precio. A mí se me ha preguntado acerca de si ése era el precio y yo, señor Segura, he respondido como he podido a esas preguntas. Nunca he querido poner el cascabel al gato, primero, porque no es mi competencia hacerlo y, segundo, porque creo que sería extremadamente peligroso en estos momentos. Por tanto, lo que el Estado debe a la compañía es lo que resulte de la liquidación del contrato más dos anualidades de subvención derivadas de dicho contrato.

Usted me ha preguntado por la querrela criminal interpuesta por algunos accionistas minoritarios contra el Consejo de Administración de la compañía. Le voy a contestar lo que hay. En manos privadas está el 4,6 por ciento del capital de la compañía, proceso de privatización que inició el Gobierno anterior y que llegó a esas manos privadas a través de la Bolsa. De ese 4,6 por ciento, señoría, hay un 2 por ciento que está organizado alrededor de una compañía que creo que se llama Transportes e Inversiones. No voy a decir quiénes son los accionistas porque seguramente S. S. los conocerá mejor que yo, pero ese 2 por ciento de accio-

nistas han sido los que han interpuesto una querrela criminal contra el Consejo de Administración de la compañía, porque dicen —y ése es el delito que atribuyen a los directivos— que ha adoptado acuerdos con abuso de posición dominante y contrarios a los intereses de los accionistas minoritarios. Ése es el delito del nuevo Código Penal, creo que está en el artículo 290, si no recuerdo mal y mi memoria no flaquea, que lo hace con mucha más frecuencia que antes.

Yo he sido citado por el juez en un procedimiento ordinario. Se alegan por los querellantes siete «incumplimientos», entre comillas, siete incumplimientos por parte de la compañía, ya no acuerdos sino incumplimientos, y yo he declarado ante el juez y he rebatido esos pretendidos incumplimientos que ha hecho la compañía, todos ellos de carácter profundamente civil. Tan es así y tan civiles son calificados —no los califico yo, los califican los propios querellantes—, que el mismo día en que yo iba a declarar en el juzgado de lo penal interponían una demanda civil por los mismos hechos ante el juzgado correspondiente y en la jurisdicción civil pertinente. Esto está *sub iudice*, por lo que no voy a hablar nada más que del hecho en sí, como usted me ha preguntado; quizás sea por deformación profesional, pero jamás comentaré algo que esté en estos momentos en manos de la justicia.

Me ha preguntado usted por los resultados de Navicom, Limadet y Schembri. Navicom es una empresa participada al 50 por ciento por Trasmediterránea y es de transporte de contenedores. Este año ha perdido dinero; en relación con 1995 ha duplicado las pérdidas, pero no es por mala gestión, sino por la difícilísima situación del mercado de contenedores en el transporte marítimo, que se ha reventado con una guerra tarifaria producida por operadores sin escrúpulos, lo que ha hecho que nosotros, naturalmente, al mantener criterios de regeneración tarifaria, nos resintamos. No obstante, hemos conseguido una cosa muy importante para el futuro, puesto que, aunque nos haya causado unas pérdidas el año pasado, hemos mantenido la fidelidad de los clientes, los cuales no se han ido a aquellos navieros que han jugado con el desbarajuste tarifario en el mercado, sino que han permanecido fieles a la Compañía Navicom, transportadora, en este caso, de contenedores. Yo tengo la gran esperanza de que la regeneración del mercado en el futuro sea un hecho y que esta compañía gane dinero.

En cuanto a Limadet, naviera marroquí, es una compañía estratégica de Trasmediterránea, de la cual tenemos el 50 por ciento de capital. Pierde dinero desde hace tiempo, aunque no cantidades alarmantes; este año va a perder más que otros, pero también es debido a que arrastra una mayor competencia en el Estrecho, como usted sabe muy bien. Estratégicamente nos conviene mucho tener un pie en Marruecos, porque los marroquíes están haciendo lo mismo: están constituyendo sociedades españolas para, bajo pabellón español, operar en el Estrecho de Gibraltar. Nosotros hemos mantenido esta participación, creemos que estratégicamente nos conviene y que sacaremos sus rendimientos en el momento oportuno.

Me habla usted de si se pierde dinero en el *jet-foil* de Canarias. El *jet-foil* de Canarias lo que tiene es un coste ca-

rísimo. Usted sabe que mantener ese servicio es muy caro, porque los barcos, las unidades que lo hacen, gastan mucho dinero en combustible, aunque, eso sí, es muy eficaz y está muy incorporado a la vida y al sentir de los canarios para comunicarse entre las dos islas, hasta tal punto de que, como usted sabe, no cogen el avión para ir de Santa Cruz a Las Palmas o viceversa, sino que procuran ir en el *jet-foil*, porque es mucho más rápido y, además, se puede hablar y se puede desayunar, es un poco como el AVE. Aunque la línea de *jet-foil* sea este año sensiblemente deficitaria, nosotros la vamos a mantener, porque creemos que es el futuro de la comunicación en Canarias.

También es cierto que las tarifas portuarias, es decir, todo el capítulo de impuestos y el coste de combustible, han sufrido unas variaciones que nos han hecho aumentar los costes, pero esperamos en el futuro poder renegociar con las autoridades canarias y portuarias para tener mejor tratamiento en el puerto en ese servicio y poder mejorar el mismo. También pediremos a las autoridades portuarias que mejoren las instalaciones terminales del *jet-foil*, porque he leído en la prensa que tiene muchas quejas de los usuarios por el estado en que se encuentran, pero eso ya no forma parte de la competencia de este presidente, sino de la autoridad portuaria competente.

En cuanto a la carga rodada, usted sabe que es la especialidad de la Compañía Trasmediterránea y que el incremento de carga rodada va *in crescendo*. Yo siempre he dicho que el futuro de Trasmediterránea es la carga rodada y que el pasaje y el transportar vehículos es un negocio complementario. El profundo y verdadero negocio de la compañía va a ser la carga, y en eso estamos haciendo una apuesta importante, usted lo sabe, porque en Canarias ahora mismo hemos incorporado un barco *ro-ro* con mayor capacidad y estamos llevándonos un tráfico que antes no nos llevábamos, que, como usted conoce muy bien, comunica con la isla de La Palma. Pensamos insistir en la carga con Canarias. De ese 80 por ciento del mercado esperamos llevarnos todavía más cuota con las acciones que estamos llevando a cabo en estos momentos y que, por estrategia empresarial, no voy a desvelar, pero no se preocupe S. S., que es un empeño del presidente de la compañía y del Comité de dirección de la misma que la carga sea el elemento central.

Yo no creo que la naviera se esté desvirtuando, como afirma S. S., con el dinero público, sino que lo que estamos haciendo es reajustar la compañía para, precisamente, hacerla lo más rentable posible y, desde luego, no está en los planes del presidente el troceamiento de la misma. Yo sé que hay pretensiones e intenciones por parte de alguna administración de trocear de alguna manera la compañía, pero creo que, más bien, son declaraciones de intenciones que voluntades decididas a fondo.

El gran activo de Trasmediterránea es su tamaño. Somos la quinta naviera europea y eso no se puede trocear, porque es difícilmente troceable. ¿Cómo se trocea una compañía naviera: por líneas, por sectores, por cargas, por pasaje, por barcos? Naturalmente, antes de adoptar la decisión, la compañía puede colocar los barcos donde quiera, porque los barcos son instrumentos al servicio del negocio

y lo que haría la compañía ante un rumor de troceamiento sería desplazar barcos de un sector a otro, con lo cual difícilmente se puede trocear. Yo creo que el gran activo de Trasmediterránea es precisamente su tamaño, y no es intención de la empresa el troceamiento favoreciendo el fraccionamiento, como usted ha expuesto en su intervención en esa liberalización exacerbada en la que usted acusa a la compañía. No hay una posición de liberalización exacerbada; lo que hay es una preocupación para que los transportistas, los usuarios y los trabajadores sigan contando en el futuro con una empresa importante, de peso en el mar. Es una compañía pequeña para el Estado, pero grande en el transporte marítimo, porque es la primera compañía en España, la primera de bandera y una de las más importantes de Europa.

Esto es cuanto yo puedo decirle, señor Segura. Creo que, *grosso modo*, he contestado cuantas cuestiones quería conocer. Las otras respuestas las tendrá usted por escrito como le he prometido.

Quiero agradecer a Izquierda Unida su intervención. A muchas cosas ya le he contestado cuando lo he hecho al señor Segura, puesto que eran preguntas que se referían a lo mismo, privatización, etcétera, pero voy a hablar algo más de privatización.

No se está haciendo por parte de la compañía nada que pueda indicar que se ha iniciado el proceso de privatización. No depende de la compañía iniciar ese proceso. Esa decisión la va a adoptar el propietario, que es el Estado, y en este caso la va a adoptar el Sepa, la Sociedad Estatal de Participaciones, que es quien realmente tiene potestad para hacerlo. Yo solamente voy a poner esta compañía en situación de competir en el mercado como las mejores compañías de Europa, públicas o privadas. Y no es una operación de maquillaje lo que estamos haciendo; es una operación de adaptar la compañía a un marco competitivo del futuro, y, a partir de ahí, se podrá tomar la decisión, pero ya no hablamos de fechas. Yo creo que durante 1998 no va a poderse adoptar ningún tipo de decisión —igual me equivoco, ojalá sea así y se pueda adoptar—, pero no corresponde al presidente tomar ninguna medida que pueda significar el pistoletazo de salida de la privatización porque el mandato que yo tengo es el de poner esta compañía en condiciones, repito, de ser competitiva en el futuro y que pueda ofrecer un servicio mejor, si cabe, que el que puedan ofrecer nuestros competidores europeos, sobre todo de cara al 1 de enero de 1999.

Quiero tranquilizar al portavoz de Coalición Canaria en cuanto a su preocupación. Espero que no tengamos que limitar itinerarios o frecuencias. Digo espero porque no depende sólo de mí ni de la compañía. Usted sabe muy bien que la competencia en estos momentos del Gobierno canario para regular los tráficos interinsulares es un hecho y que se ha creado un grupo de trabajo entre la Dirección General de la Marina Mercante, el Gobierno canario, la Dirección General de Patrimonio y la Compañía Trasmediterránea para hallar una solución al futuro de las comunicaciones interinsulares.

Yo creo que el Gobierno canario va a hacer lo razonable, que es abrir un concurso. Supongo que los operadores

de allí nos vamos a presentar, pero no sé en qué medida, en qué grado, si todos a todo o sólo en parte, depende de las bases del concurso, que no están desde luego en mi mano, que desconozco y que supongo que el Gobierno canario todavía no ha elaborado, aunque espero que lo haga en breve porque el 1 de enero tenemos que operar bajo un nuevo marco jurídico. Por tanto, tengo la gran esperanza de que esa comisión de trabajo que se creó el otro día en la Comisión Mixta Gobierno central-Gobierno autonómico canario sirva para despejar las incógnitas que son las mismas de S. S. y que comparto. Estamos haciendo en la compañía lo que podemos hacer, que es ajustar al máximo con las unidades precisas los tráficos para no perder dinero, estar en situación de adaptarnos al nuevo marco jurídico que se ofrezca, mover lo mínimo los barcos —porque mover los barcos es caro— y mantener cuantos itinerarios estamos haciendo, si es posible, en el nuevo contrato con el Estado en la comunicación Cádiz-Canarias o con el nuevo contrato con el Estado con la comunidad autónoma que se saque a concurso en el futuro.

¿Son necesarias más frecuencias? Si me lo pregunta a mí personalmente yo diría que en algunas líneas sí y en otras no. Yo creo que, efectivamente, se podría mejorar la comunicación con la isla del Hierro; además, hay un tráfico emergente, cual es el turístico, en el que se podría profundizar, pero son opiniones de un empresario que, si le dejaran las manos libres, naturalmente iniciaría líneas de negocio en Canarias que no han tenido lugar y que están un poco a la espera de lo que resulte de las regulaciones futuras.

¿Por qué no hay más ofertas en la comunicación Cádiz-Canarias? Es un poco lo mismo, porque estamos esperando a ver qué pasa con el futuro contrato con el Estado, y también a ver qué pasa con la regulación de las administraciones canarias; es decir, ¿qué ocurrirá cuando tengamos despejado el marco jurídico de ambos escenarios? ¿Podremos decidir si aumentamos la inversión en el tráfico Cádiz-Canarias mediante la incorporación de alguna unidad nueva al mismo? Yo soy partidario de invertir en flota y creo que el futuro está en manos de las compañías que tengan flota renovada y flota nueva, y si por mí fuera ya habría hecho esa inversión, pero comprenda que nos encontramos un poco atados de pies y manos ante un incierto futuro jurídico que se despejará en los meses venideros, y muy concretamente durante este trimestre. Espero que en una próxima comparecencia pueda celebrar que se ha solucionado de la forma que yo digo cuanto acabo de exponer.

Me decía el señor Carreño, del Grupo Popular, que una de las labores sería incitar el celo de SS. SS. para que las percepciones de 1996 y 1997 se reciban por parte de la compañía o se liquiden por parte del Estado lo antes posible. Le devuelvo la pelota al señor Carreño: ayúdeme a que esas liquidaciones se efectúen cuanto antes mejor, porque irá en beneficio de la compañía. Pero ayúdenme también, señorías, los grupos parlamentarios, para que de la tramitación presupuestaria en esta Cámara y en la Cámara Alta salga un presupuesto que permita celebrar un contrato en el futuro que cubra las necesidades de la Compañía Tras-

mediterránea y sirva para que el servicio que se presta pueda mejorarse.

Nada más, señor presidente, y muchísimas gracias por su paciencia.

El señor **PRESIDENTE**: Esta intervención final del señor Trías de Bes ha sido suficientemente detallada para contestar absolutamente a todas las preguntas. Vamos muy retrasados en las comparecencias, por lo cual voy a dar un minuto parlamentario, que en ningún caso sería más de tres minutos de reloj, para el que quiera intervenir, pero, insisto como siempre, no para reabrir el debate, sino para algún tema que haya quedado olvidado o alguna consideración.

Señor Segura, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Soy consciente de que nos encontramos prácticamente cerca del mediodía, que hay diferentes comparecencias a continuación y que estamos simultaneando diferentes comisiones en una mañana muy atareada de este miércoles. En consecuencia, agradeciendo la posibilidad que me da el presidente, con esa diferenciación de las cualificaciones del tiempo —tiempo real, tiempo sí-deo y tiempo parlamentario—, voy a hacer uso del tiempo parlamentario para hacer dos o tres matizaciones.

Reconozco y agradezco con toda sinceridad el hecho de que el presidente de la Compañía Trasmediterránea haya intentado, en la medida de sus posibilidades, disponibilidad de tiempo y de datos, contestar en estos momentos a la mayor cantidad de preguntas que le he formulado. Otras, como ha indicado, las contestará por la vía que estime oportuno. Seguiremos un análisis permanente de la evolución de la compañía, porque nos interesa el tráfico marítimo en España. Pero hay dos matizaciones. En primer lugar, cuando yo hice referencia a la posibilidad de perder 9.000 puestos de trabajo no fue un comentario ligero, superficial derivado de una improvisación. La Comisión de las Comunidades Europeas encargó en España a un equipo multidisciplinar integrado por diferentes departamentos de diferentes universidades españolas un estudio, y ese estudio académico, en síntesis, alerta sobre la posibilidad de perder 86.000 millones de pesetas en concepto de pérdidas de ingresos por fletes y en indemnizaciones por despidos en las industria auxiliar al propio transporte marítimo. Y a este costo se le tendría que añadir la pérdida aproximadamente de 9.000 puestos de trabajo en empresas navieras y en otros sectores relacionados. También dice el estudio que se prevé que en los territorios insulares, incluyendo Ceuta y Melilla, se pierdan más de 1.900 empleos en empresas navieras e industrias auxiliares. A este impacto se ha de sumar el que produjo la primera fase de la liberalización en cumplimiento de la entrada en vigor del reglamento 3.577/1992 y la situación del mercado, según apuntan los elaboradores de ese informe.

Consiguientemente, se trata de un informe académico, que intuyo riguroso, y que no se podría imputar a un comentario ligero. Trae infinitos datos de otra índole a los que no he querido hacer referencia. Y enmarcado en ese planteamiento le hice el comentario de que en España nos preocupa y hay que mirar con mucho rigor la evolución

progresiva y paulatina del impacto de las medidas de liberalización del tráfico marítimo.

Segunda matización, señor presidente. Le dije que nos producía estupor —o utilicé un término equivalente— las decisiones que se toman en la reconversión de determinados buques muy modernos; concretamente, el Las Palmas de Gran Canaria y el Santa Cruz de Tenerife, que fueron buques que empezaron a navegar en el año 1993 (es decir, buques muy jovencitos con tan sólo cuatro años de vida), se diseñaron dentro de un plan de inversiones de más de 30.000 millones de pesetas de la compañía, que hoy afortunadamente disfruta de una situación de privilegio competitivo gracias a esas inversiones. Esos buques *ro-pax*, con una capacidad de carga y de pasaje, con unas tripulaciones, con unas características en el sistema de propulsión, se diseñan para una determinada función, y de pronto se reconvierten, se sacan de las rutas interiores en la comunidad canaria y se multiplican por dos y por tres la capacidad de butacas, pero no se incrementa el personal. Hasta las propias escaleras —que no es tema a hablar aquí— tienen unas dimensiones que impiden pasar de una cubierta a otra sin que se crucen dos personas, y esto desde el punto de vista de la seguridad marítima es un tema serio.

Yo le matizaría al presidente de Trasmediterránea bastante comentarios que ha hecho en contestación a las preguntas que le formulé, que son susceptibles de discusión. Insisto, el tiempo está agotado. He puesto estos dos ejemplos, y lo único que quisiera es que usted supiese que el Grupo Parlamentario Socialista va a estar permanentemente en el ejercicio leal de oposición al seguimiento de la compañía en lo que se refiere a los puestos de trabajo, a la potenciación de unidades como la del puerto de Algeciras, donde juega un papel fundamental, ya que es previsiblemente uno de los puertos más importantes de Europa, no solamente en el tráfico con el continente africano, sino de potenciación de entradas de mercancías en nuestro país. Y no dude de que vamos a seguir estando en contacto con los diferentes comités de empresa a través de nuestros diputados en las distintas circunscripciones.

Señor presidente, la última cuestión. De las muchas preguntas que le formulé le hice una que me ha sorprendido el matiz de su contestación, y quiero aclarárselo. He leído en prensa que un grupo de accionistas ha llevado a cabo una actuación de naturaleza judicial contra la compañía, y desconozco su contenido, y al contestarme a esa pregunta usted me dice que quizás yo conozca a los accionistas. Señoría, por mi labor docente en una escuela de náutica en este país durante más de veinte años puedo presumir de que conozco a todos los capitanes, jefes de máquina, primeros y segundos oficiales, y tripulantes de todas las flotas españolas; en consecuencia, no sé a qué se podía usted referir, ¿a esas buenas relaciones personales que mantengo con personal de la flota?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rivero, tiene la palabra muy brevemente.

El señor **RIVERO BAUTE**: Muy brevemente, señor presidente.

Simplemente dos precisiones. A mí me hubiera gustado que el señor Trías me hubiera contestado si la compañía tiene evaluado cuál es el dinero que necesita de subvención del Estado para, en el marco del nuevo concurso que se pretende abrir, poder mantener esos criterios de rentabilidad, entre otras cosas porque entendíamos que podíamos echar una mano en el proceso de aprobación de los presupuestos, ya que los 800 ó 900 millones de pesetas son insuficientes. Coalición Canaria entiende que debe de haber 3.000 y por eso ha presentado una enmienda en ese sentido, pero no sabemos si nos estamos pasando por arriba o nos estamos quedando cortos. Simplemente era por ayudarle a alcanzar esos objetivos que tiene la empresa.

Para que la comparecencia no se quede sólo en una cuestión de fuegos artificiales y poco práctica, entendemos que los mayores retos que en estos momentos tiene planteados el tráfico marítimo deben centrarse en despejar dos incógnitas: una me parece que está adecuadamente canalizada por parte de la dirección de la empresa, y es la modernización de la misma para ponerla en situación de competitividad; y el segundo gran reto es para el servicio que presta con los territorios alejados, donde hay que combinar los criterios que antes decía de rentabilidad con los criterios sociales; ahí es necesario sensibilizar por parte del Gobierno y de todos los grupos políticos. La sensibilidad de los grupos políticos que se sientan en este Congreso ya se ha manifestado en el mes de mayo con una moción aprobada por unanimidad por todos ellos; la del Gobierno esperamos que se plasme con las aportaciones necesarias en los Presupuestos Generales del Estado. Confiamos en que en la Comisión bilateral Canarias-Estado que se ha creado se puedan despejar todas esas cuestiones que garanticen, no solamente para Canarias sino para Ceuta, Melilla y Baleares, los itinerarios, las frecuencias, la calidad de los servicios y —lo que es más importante— los precios que en un régimen liberalizado como en el que vamos a entrar no pueden estar al libre albedrío de la libre competencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trías, tiene la palabra muy brevemente para contestar estas últimas intervenciones.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRAS-MEDITERRÁNEA** (Trías de Bes i Serra): Contestaré al señor Segura muy brevemente. No dudo de los datos que maneja S. S., estoy seguro de que son buenos. Por la experiencia que yo tengo sé que siempre acude a las comisiones muy documentado, y en absoluto pongo en cuestión los papeles que maneja. Lo único que puedo precisar es que en su segunda intervención usted ha atinado mucho más, ha hablado de 1.900 puestos de trabajo en España no sólo de navieras sino de todos los negocios que rodean el transporte marítimo. No conozco el informe, pero podríamos estar de acuerdo en esas cifras, que como es obvio siempre son opinables. Ya no son 9.000, sino 1.900 puestos de trabajo que afortunadamente no se refieren a nuestra empresa sino a todo en su conjunto. Para no alargar esta discusión, porque sería absurdo, únicamente le voy a decir que en los últimos quince años España ha perdido el 75 por ciento de

su flota. No lo atribuyo a la etapa anterior de gobierno, me estoy refiriendo a un dato absolutamente objetivo debido posiblemente a las condiciones generales del mercado y al factor que han jugado los segundos registros, las banderas de conveniencia, etcétera; es decir, luchar contra esos elementos ha sido muy difícil, y lo cierto es que España ha perdido tonelaje importante en los últimos quince años. Habría que tomar medidas para que no desapareciera lo que nos queda, y en eso es en lo que estamos.

En cuanto al diseño de los buques, reafirmo que los buques de una empresa han de tener un carácter fundamental, que es su polivalencia; es decir, han de ser buques que sean de posible utilización en otros trayectos según las conveniencias comerciales y mercantiles. Cumplimos las normas de seguridad incluso en las remodelaciones, donde tiene su explicación el aumento de la capacidad de butacas, por ejemplo, y si quiere luego lo hablamos detenidamente.

A Coalición Canaria quiero agradecerle su intervención, porque me facilita mucho más las cosas. En un contrato con el Estado para cubrir los servicios que otra empresa privada no cubriría en el supuesto de que fuese totalmente libre, el importe de 1.500 millones de pesetas sería suficiente para cubrir los servicios esenciales. Estoy extrañando de ellos lo que significa carga, que se liberaliza absolutamente, estoy hablando de transporte de pasajeros para cubrir los itinerarios esenciales y deficitarios en épocas de temporalidad baja.

Respecto al tráfico intercanario, que es el gran deficitario, estamos hablando de más dinero, y quizá las cifras bailen porque usted ha hablado de 3.000 millones. Creo que los trayectos deficitarios que hoy cubre Trasmediterránea en Canarias podrían ascender a 2.800 millones de pesetas. Es una cifra que lanzo así porque se ha barajado la cantidad de 3.000, y de ahí viene. Yo creo que 2.800 en Canarias serían suficientes, y para el resto de tráficos del Estado, 1.500 millones de pesetas sería lo necesario para implementar esa partida de 900 que hoy obra en los Presupuestos Generales del Estado.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Suspendemos la sesión durante unos instantes para pasar a la segunda comparecencia.

— **COMPARECENCIA DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS (FEMP) PARA EXPLICAR LA POSICIÓN DE DICHA FEDERACIÓN ANTE EL PROYECTO DE LEY DEL SUELO, APROBADO POR EL CONSEJO DE MINISTROS EL DÍA 23 DE MAYO DE 1997. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000715).**

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

Con un retraso por el que pido perdón a todos y muy especialmente a la compareciente, pero los que asisten a esta Comisión saben que es inevitable que así ocurra, pasamos

a la comparecencia que se había pedido de la presidenta de la Federación Española de Municipios y Provincias ante esta Comisión para explicar la posición de dicha federación ante el proyecto de ley del suelo, aprobado por el Consejo de Ministros el día 23 de mayo de 1997. Esta comparecencia había sido pedida por el Grupo Socialista.

Tenemos con nosotros no a la presidenta de la Federación Española de Municipios y Provincias, sino a doña Luisa Fernanda Rudi, presidenta de la Comisión de Urbanismo de esta Federación, y que parece, lógicamente, que es la más indicada para poder hacer esta comparecencia. Le damos la bienvenida, como hacemos siempre, y en este caso —vuelvo a insistir, lo mismo que en la comparecencia anterior— muy especialmente, porque esta casa ha sido su casa durante muchos años y ella la conoce muy bien. Por ello, vamos a comenzar la comparecencia con la intervención de doña Luisa Fernanda Rudi que tiene la palabra.

La señora **PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE URBANISMO DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS** (Rudi Úbeda): Señorías, buenos días.

En primer lugar, permítanme mostrar mi satisfacción, mi alegría por estar en esta casa nuevamente, como bien recordaba el presidente de la Comisión, en la cual he trabajado a lo largo de 10 años, aunque en estos momentos venga en mi condición de miembro de la Federación Española de Municipios y Provincias, a la cual pertenezco, lógicamente, por mi condición actual de alcaldesa.

Señorías, como todos ustedes saben —y voy a intentar hacer mi primera intervención lo más rápidamente posible como consecuencia del retraso por la marcha de la Comisión—, la Federación Española de Municipios y Provincias es una asociación nacional que aglutina la práctica totalidad de las diputaciones provinciales y cabildos insulares y a más de 5.000 municipios españoles. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** Desarrolla, fundamentalmente, un papel de representación y defensa de los intereses generales de los entes locales ante otras administraciones públicas y tiene una tradición en su funcionamiento —y voy a insistir porque en distintas ocasiones reiteraré lo mismo—, desde su creación en junio de 1980, de unidad y de consenso en la toma de decisiones. ¿Por qué insisto en lo del consenso en la toma de decisiones? Porque, indudablemente, al ser una asociación plural, donde estamos representados creo que algo más de 5.000 ayuntamientos, que lógicamente cada uno de ellos tiene gobiernos pertenecientes a distinto signo político, el espíritu de la FEMP, desde su creación —y aquí está uno que fue de los primeros presidentes de esa federación y seguro que lo conoce mucho mejor que yo—, es intentar en todo momento defender los intereses municipales cuando hay discrepancias políticas, que lógicamente las hay, llegando al mínimo común de acuerdo posible. Éste ha sido el espíritu con el cual se ha trabajado para conseguir un documento que todos ustedes tienen y al que luego haré referencia, en el cual se fija la posición oficial de la Federación Española de Municipios y Provincias con respecto al proyecto de ley del suelo.

Como les decía, comparezco ante SS. SS. para exponer las posiciones que mantiene la FEMP en materia de urbanismo en un momento de singular importancia, como es el que representa la tramitación parlamentaria del proyecto de ley del suelo y valoraciones.

Sus señorías conocen que en los últimos meses se ha producido un cambio radical en el panorama urbanístico normativo español. En primer lugar, la aprobación de la ley de medidas liberalizadoras, resultado de la tramitación como proyecto de ley del Real Decreto-ley 5/1996, de 7 de junio y, en segundo lugar, indudablemente, la aparición de la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley 8/1990 y el texto refundido de 1992. En estas circunstancias, por último, aparece también la remisión por parte del Gobierno a las Cortes Generales del proyecto de ley del suelo y valoraciones que hoy me trae ante esta Comisión.

Estos tres hechos, que podemos definir como auténticos acontecimientos de enorme trascendencia tanto en el aspecto normativo como en el del departamento competencial, producen el efecto inmediato de plantear la urgencia de clarificar dicho panorama normativo, fundamentalmente en dos direcciones. Por una parte, la necesaria elaboración de una legislación estatal que regule las competencias que corresponden al Estado, de acuerdo con el contenido de la sentencia del Constitucional, y en este sentido al Estado le compete regular cuestiones de primer orden como son el derecho de propiedad sobre el suelo, su clasificación y el régimen de valoraciones. Por otra, y no de menor importancia para los ayuntamientos, y en concordancia asimismo con la propia sentencia, la necesidad de que las comunidades autónomas que carecen de legislación en materia de suelo procedan a elaborar y aprobar sus correspondientes leyes, y en el caso de las comunidades autónomas que disponen o disponían ya de legislación urbanística propia, que procedan a su adaptación al fallo constitucional.

Con su sentencia del 20 de marzo, el Tribunal Constitucional, tras siete años de espera, ha dado por concluida una prolongada incertidumbre sobre las nuevas vías autonómicas del urbanismo español, pronunciándose acerca de la constitucionalidad del texto refundido a que hacía referencia de 1992, y declarando, como todos ustedes saben, señorías, la inconstitucionalidad de una parte sustancial de sus preceptos por ser contrarios al orden constitucional de distribución de competencias.

Al limitar el Tribunal Constitucional la competencia legislativa del Estado al ámbito de lo constitucionalmente atribuido como exclusivo o básico, resulta que el orden normativo urbanístico vigente ha quedado, a nuestro modo de ver, de la siguiente manera. En primer lugar, la legislación estatal plena o básica contenida en el Real Decreto legislativo 1/1992, que no ha sido cuestionada como tal o que la sentencia ha considerado constitucional. Por otra parte, la normativa autonómica propia que cada comunidad autónoma haya podido dictar o dicte en uso de sus competencias. En tercer lugar, aquellos preceptos del texto refundido de la Ley del Suelo de 1996 no afectados por la legislación estatal plena o básica contenida en el Real De-

creto legislativo de 1992 y declarada constitucional y, por último, el referido Real Decreto 7/1997, de 14 de abril.

En esta situación, el panorama normativo urbanístico vigente que les acabo de describir, desde el punto de vista de la gestión municipal resulta de una gran complejidad e incluso inseguridad en el momento de decidir su aplicación, pero, indudablemente —y no puedo olvidar que me dirijo a ustedes en mi condición de alcaldesa y representante de los responsables municipales—, hay que ejecutar en última instancia esta legislación y el mayor problema ha surgido en aquellos ayuntamientos —y ha sido preocupación de la Federación Española de Municipios y Provincias— con planes generales de ordenación urbana vigentes que fueron en su momento adaptados al texto refundido de 1992 y que recogen previsiones normativas y de gestión que ahora carecen de cobertura legal al ser declarada inconstitucional la normativa estatal en que se basaban, ya que no están previstos algunos de los instrumentos de gestión en la legislación estatal supletoria de 1976 y no existe normativa autonómica propia.

En este sentido, carecerían de cobertura legal ciertos mecanismos de distribución de los beneficios y cargas generados por la actividad urbanizadora o determinadas previsiones de cesiones de aprovechamiento por parte de los propietarios como deberes urbanísticos contemplados por el planeamiento, puesto que estos instrumentos y técnicas en el suelo calificado como urbano sólo se contemplaban en el texto refundido de 1976. Esta coyuntura sitúa a los ayuntamientos en una situación de auténtica incertidumbre e inseguridad jurídica, incluso en muchos de ellos, me consta, se han planteado el problema de determinar si la declaración de nulidad por inconstitucionalidad de artículos del texto refundido de la Ley del Suelo de 1992 conlleva la nulidad de los actos dictados en su ejecución o cumplimiento.

A modo de recapitulación de lo anteriormente expuesto, a la luz de la normativa vigente que se configura a partir de la sentencia del Constitucional de 20 de marzo de 1997 se concreta y clarifica el mapa de competencias en materia de suelo y urbanismo y queda constatada la necesidad de disponer con urgencia de una legislación urbanística completa, tanto en el ámbito estatal como en el autonómico. Pues bien, a las comunidades autónomas, y aunque éste no sea su foro, compete en exclusiva emanar normas sobre la ordenación urbanística. La reacción de estas comunidades, que carecían de legislación propia en esta materia anterior a la publicación de la sentencia del Tribunal Constitucional, está siendo hasta la fecha bien diferente, aunque podríamos afirmar que la mayoría intentan cubrir con la mayor rapidez posible el vacío creado por el fallo del Constitucional.

Por ello, desde la Federación Española de Municipios y Provincias entendemos como positivo el hecho de que el Gobierno haya dado respuesta con prontitud a esta necesidad presentando un proyecto de ley —y me refiero al objeto de presentarlo, de su contenido posteriormente hablaré— que trata de desarrollar y regular sin demora las competencias que le corresponden, así como también se ha acogido con satisfacción la respuesta que desde la mayor

parte de las comunidades autónomas se está dando en este mismo sentido.

Precisamente por ello consideramos que el momento actual puede ser propicio, desde el punto de vista funcional, para retomar la reflexión sobre el necesario desarrollo de la dinámica descentralizadora desde las comunidades autónomas y desde la Administración central hacia los municipios en materia de urbanismo, suelo y vivienda. En efecto, nos encontramos con que el pronunciamiento del Tribunal Constitucional, como hemos visto, supone la reserva prácticamente exclusiva de la política en materia de suelo a las comunidades autónomas y deja en manos del Estado normas básicas o de carácter muy genérico.

En este ámbito es donde cobra fuerza la propuesta de descentralización de competencias urbanísticas que la Federación Española de Municipios y Provincias defiende en el marco de lo que denominamos pacto local, que debe culminar en un proceso de redefinición competencial que conlleve optar por un sistema flexible y moderno de atribución de las mismas a la administración más cercana al ciudadano, la plasmación del concepto de autonomía local entendida como la posibilidad de ejercer sus competencias bajo su propia responsabilidad, sin tutelas ni injerencias externas.

El principio de subsidiariedad se ha convertido en los últimos tiempos en un verdadero *leit motiv* de toda reflexión acerca del ámbito de intervención de las entidades locales. La introducción de este principio por el Tratado de la Unión Europea ha dado pie a una fuerte corriente de opinión que entiendo trasladable al ámbito intraestatal, y no sólo para hacerlo valer como criterio de la distribución competencial en favor de las comunidades autónomas que ya cuentan con los mecanismos de determinación específicos, sino también para reforzar el principio de descentralización que debe dar contenido a la autonomía local en el sentido anteriormente expuesto. Pues bien, una vez clarificado, tras la sentencia, el reparto de competencias, es claro, por tanto, que al atribuir la competencia normativa con carácter exclusivo sobre las materias de ordenación del territorio y de urbanismo a todas las comunidades autónomas de acuerdo con el texto constitucional, parece, como digo, congruente que gran parte de las cuestiones relativas a la descentralización de competencias urbanísticas en los municipios encuentren acogida por parte de los legisladores estatales o autonómicos en su caso y se vean plasmados en los futuros textos legislativos.

En concordancia con el contenido y consecuencias inmediatas de la sentencia del Tribunal Constitucional, será necesario acomodar las actuaciones urbanísticas municipales a la nueva situación.

Pero, indudablemente, en estos momentos, para la Federación Española de Municipios y Provincias resulta prioritario urgir a las comunidades autónomas carentes de legislación en materia de suelo y también al parlamento para que procedan a la elaboración y aprobación de sus correspondientes leyes de modo inmediato, así como aquellas comunidades autónomas que han legislado en estos años a que procedan a su adaptación el actual panorama normativo en beneficio de una mayor seguridad jurídica,

de manera que permita paliar la desregulación en una materia como es la del urbanismo que afecta de forma tan directa a la gestión de las corporaciones locales.

En este contexto se debe aprovechar la actual coyuntura, que conllevará en los próximos meses la promulgación de una nueva ley del suelo estatal y de las autonómicas, para proceder a la revisión a fondo de la distribución competencial en esta materia. Es el momento de incorporar a los nuevos textos normativos, por parte de los legisladores tanto estatales como autonómicos, las reivindicaciones del pacto local, entendemos desde la FEMP. Creemos que no podemos perder la oportunidad que nos brinda este período y a la luz del dibujo de la distribución competencial entre Estado y comunidades autónomas que se perfila para conseguir que el proceso de descentralización de competencias urbanísticas comience a concretarse en el desarrollo de la legislación estatal y autonómica.

Este proceso debe concretarse, a nuestro juicio, en la consecución, entre otros, de los siguientes objetivos que afectan al ámbito competencial de las corporaciones locales en materia de urbanismo, y me van a permitir SS. SS. que aunque de manera muy breve aproveche para enumerar los aspectos que desde la FEMP entendemos prioritarios a fin de conseguir su incorporación en la futura legislación.

En primer lugar, la promoción definitiva del planeamiento urbanístico en aras a conseguir primar el principio de subsidiariedad para ganar eficacia, rapidez y coordinación administrativa, en este sentido, es hora de que la aprobación definitiva de las figuras que corresponden al planeamiento de desarrollo sea competencia de las corporaciones locales; la atribución a los municipios de la competencia sobre autorizaciones de obras en suelo no urbanizable; competencia municipal en la aprobación de expedientes de tasación conjunta y de urgente ocupación; supresión de licencias distintas a las municipales y participación en el dominio público estatal y autonómico; la reforma de los jurados provinciales de expropiación para conseguir una mayor profesionalización de los mismos y una mejor coordinación con las actuaciones municipales; la atribución a los ayuntamientos de competencias en la promoción y gestión de vivienda pública, en especial la gestión de ayudas para la rehabilitación de los centros históricos; el reconocimiento a los ayuntamientos del ejercicio de derecho de tanteo y retracto para la adquisición de vivienda de promoción pública, y, octavo, el informe preceptivo municipal en los planes de infraestructuras estatales y autónomas.

Debo decirles, señorías, que estos ocho puntos que acabo de enumerar corresponden al documento que desde la Federación Española de Municipios y Provincias se remitió en su día al Ministerio para las Administraciones Públicas y se está negociando con el Gobierno para llevar adelante lo que se ha venido en denominar el Pacto local.

Aunque afecte de una manera tangencial al contenido de mi exposición, aprovecho para recordar a SS. SS. que en estas negociaciones entre la Federación Española de Municipios y Provincias y el Ministerio para las Administraciones Públicas hay ya un amplio principio de acuerdo

en lo que respecta a las competencias que están en poder de la Administración central, que lógicamente es sobre las que puede decidir el Gobierno central. Hay un segundo bloque también importante en materia urbanística, como he ido apuntando, que está en poder de las comunidades autónomas, y desde la Federación Española de Municipios y Provincias entendemos que se debería residenciar en la Administración local; esa negociación no es bilateral entre Federación Española de Municipios y Provincias y Gobierno, sino que tendrá que ser una negociación entre partidos políticos que posteriormente se vea refrendada en el Parlamento, tanto en el Congreso y en el Senado como en los parlamentos autonómicos.

Ya que en estos momentos tengo la oportunidad de estar en el Congreso de los Diputados hablando en nombre de la Federación Española de Municipios y Provincias, encarezco a todos los grupos políticos que sean ágiles, si es posible, en la consecución de ese acuerdo de desarrollo de Pacto local. Todos los que nos movemos en la política local y todos los ayuntamientos, seamos del color que seamos, estaremos encantados de que se aplique, por fin, el principio de subsidiariedad y tengamos el rediseño o el diseño completo de lo que debe ser la administración en España.

Dicho todo esto, voy a entrar a detallar el documento al que hacía referencia en un principio. Es un documento que fue remitido desde la Federación Española de Municipios y Provincias a los grupos parlamentarios, creo que ha sido en septiembre, y recoge el contenido por el cual hemos sido capaces de alcanzar un consenso dentro de la federación.

Si me permiten, señorías, para que tengan la idea un poco más clara de cómo se ha llegado a este consenso —puesto que el documento lo tienen en su poder y supongo que todos los grupos lo habrán estudiado y lo conocen— les voy a explicar cuál ha sido el proceso de elaboración del mismo, que lógicamente aparece reflejado en las actas de las distintas reuniones que en el seno de la federación, tanto en la Comisión de urbanismo como en la Comisión ejecutiva, se han ido produciendo.

En primer lugar, hubo una reunión de la Comisión de urbanismo de la Federación Española de Municipios y Provincias el 24 de febrero de 1997 en la que se acordaron, entre otros, los siguientes acuerdos: dirigirse al Ministerio de Fomento y trasladar allí la disposición de los responsables municipales para conocer y debatir el texto del borrador de la nueva ley del suelo. Teníamos noticia de que existía un borrador y ése fue el primer punto de acuerdo. El segundo punto de acuerdo fue constituir un grupo de trabajo integrado por técnicos representantes de ayuntamientos de perfil diverso, puesto que, como les decía en un principio, y sigo insistiendo en ello, la Federación Española de Municipios y Provincias es una asociación de carácter plural. A este grupo de técnicos se le encargó elaborar un documento básico que analizara los aspectos más relevantes y de mayor incidencia en materia de urbanismo, suelo y vivienda, de acuerdo con el diagnóstico que se pueda realizar desde el punto de vista de la gestión y competencias municipales.

En el seno de la Comisión de urbanismo fue creado, como les decía, un grupo de trabajo integrado por técnicos de ayuntamientos que forman parte de dicha comisión y designados de acuerdo a la correspondiente representación política de la Federación Española de Municipios y Provincias, resultado de las últimas elecciones municipales. La relación proporcional de la composición del grupo de trabajo que tiene la Comisión ejecutiva de la FEMP y, por tanto, todas las comisiones de trabajo, fue la siguiente: tres técnicos de ayuntamientos gobernados por el Partido Popular que respectivamente fueron Madrid, Pontevedra y Soria; dos técnicos de ayuntamientos gobernados por el Partido Socialista Obrero Español, que correspondieron a Barcelona y Corvera, Asturias; uno de Izquierda Unida, que corresponde al Ayuntamiento de Coslada, en Madrid, y uno de Coalición Canaria, que corresponde al Ayuntamiento de Telde, en Gran Canaria.

A dicho grupo, coordinado por los servicios técnicos de la Federación, se le encargó la elaboración de un estudio, lógicamente técnico, en una doble vertiente: por una parte, la incidencia en la gestión municipal de las medidas liberalizadoras en materia de suelo aprobadas durante el último año y, por otra parte, avanzar en el sentido de las posibles propuestas por parte de la FEMP en la futura nueva ley del suelo. Cuando este grupo de técnicos estaba trabajando se dio a conocer el fallo del Tribunal Constitucional sobre el texto refundido de 1992, por cuya incidencia se incorporó a los análisis de dicho grupo la repercusión de la sentencia.

Siguiendo con la relación cronológica, el 13 de marzo de 1997 el Ministerio de Fomento, contestando a la petición de la FEMP, remitió de forma oficial el texto del denominado borrador del anteproyecto de la nueva ley del suelo. Copia del mismo fue distribuida a todos los miembros de la Comisión ejecutiva y a todos los integrantes de la Comisión de urbanismo y patrimonio histórico artístico.

El día 21 de abril de 1997 hubo una nueva reunión de la Comisión de urbanismo de la FEMP, en la cual se adoptaron los siguientes acuerdos. Con respecto a la incidencia de la sentencia del Tribunal Constitucional, en primer lugar, dirigirse a los responsables del Ministerio de Fomento con el fin de solicitar una clarificación a la mayor brevedad posible referente a la situación en que se encuentra la legislación aplicable y el vacío legal en el que podían estar en ese momento los municipios que hubiesen aplicado técnicas urbanísticas que se sustentaban en artículos que habían sido declarados inconstitucionales. Asimismo, se acordó solicitar un dictamen jurídico que pudiera servir de pauta de actuación a los municipios. En tercer lugar, la FEMP instó a las comunidades autónomas carentes de legislación en materia de suelo para que procediesen a elaborar y aprobar sus correspondientes leyes para cubrir el vacío legal, como les comentaba hace un momento.

Respecto a la otra parte del trabajo, la nueva legislación urbanística, en aquella comisión se llegó a un acuerdo, constatado que en el período transcurrido desde mediados de marzo hasta el 21 de abril los técnicos habían trabajado por el método de ponencias, y las posturas de los distintos ponentes se fueron perfilando y ajustando con el fin de

concretar un posicionamiento común que pudiera ser asumido, en su caso, por los responsables políticos de la FEMP. Fruto de los diversos documentos y posiciones mantenidas en un intento de consenso, se elaboró un informe relativo a la posición de los ayuntamientos en cuanto a la nueva legislación urbanística, con el título de «Comentarios al borrador del anteproyecto de nueva ley del suelo».

En esa misma reunión de la Comisión de urbanismo, el director general de la Vivienda, Arquitectura y Urbanismo, don Fernando Nasarre, compareció ante la Comisión para dar explicaciones y dedicó gran parte de su intervención al análisis de la sentencia del Tribunal Constitucional y la legislación hasta ese momento vigente y también la incidencia de esa sentencia en el texto del borrador del anteproyecto de ley del suelo sobre el cual la propia federación estaba ya trabajando. En ese sentido, reconoció que el texto del borrador tenía que ser modificado y adaptado conforme al fallo del Tribunal Constitucional y se comprometió a remitir a la FEMP, como así lo hizo posteriormente, el nuevo texto.

Por último y por no hacer muy largo a SS. SS. el relato de todo el proceso de gestación del documento de consenso, les diré que, tras una reunión intermedia del 26 de mayo de 1997, el 21 de julio, en la sesión de la Comisión de Urbanismo de la FEMP, se analizó el último documento, porque indudablemente los técnicos habían ido elaborado distintos documentos que habían sido analizados por los políticos, y aprobó, por unanimidad de todos sus miembros, el documento de enmiendas, las últimas aportaciones al proyecto de ley del suelo y valoraciones. Este documento tenía su base, en primer lugar, en el que habían confeccionado los técnicos, revisados y asumido en parte por los políticos, como no podía ser de otra manera, y también con las últimas aportaciones que en esa Comisión realizaron un concejal de Granada en relación a los municipios con centros históricos y zonas degradadas y el alcalde de Telde con relación a los territorios insulares, que fueron incorporados al texto aprobado por la Comisión.

Como es norma de funcionamiento en la Federación Española de Municipios y Provincias, el documento de enmiendas al proyecto de ley del suelo y valoraciones, aprobado por unanimidad por la Comisión de Urbanismo, como suele hacerse cuando se están analizando en el Parlamento proyectos de ley que afectan a corporaciones locales, fue aprobado posteriormente, creo recordar que en el mes de septiembre, por la Comisión Ejecutiva de la propia Federación Española de Municipios y Provincias y remitido a todos los portavoces de los grupos parlamentarios antes de la aprobación definitiva por la Comisión Ejecutiva, pero no sufrió ninguna modificación, por cuanto en la Federación se tenía noticia de que el plazo de enmiendas iba a finalizar en esas fechas de julio, aunque posteriormente fue ampliado, como ustedes saben mejor que yo. Ésta fue la génesis del documento de consenso, que contiene las enmiendas que todos los grupos integrantes de la Federación Española de Municipios y Provincias hemos sido capaces de entender como comunes.

No se les escapará que, al ser un organismo de composición política plural, en algunos aspectos era sencillo llegar al consenso o la unanimidad, puesto que tenían menos componente político, más componente técnico y, en tanto en cuanto todos los que estamos allí lo vemos desde el aspecto de la Administración local y hacemos política en la Administración local, era fácil llegar al consenso. Sin embargo, todos los proyectos de ley tienen un contenido político que no se les escapará; de la misma manera que en el Parlamento, en muchas ocasiones, no llegan a acuerdos, en la FEMP también teníamos el mismo planteamiento, es decir, había aspectos sobre los cuales los distintos representantes de los ayuntamientos, que pertenecemos a distintos partidos políticos, no nos poníamos de acuerdo.

Siguiendo ese espíritu de consenso al que hacía referencia al principio de mi intervención, que ha sido el que ha pervivido desde el fundación de la Federación Española de Municipios y Provincias, se llegó a alcanzar ese mínimo común, como lo hemos denominado, que todos ustedes tienen en su poder y que es la posición oficial de la Federación Española de Municipios y Provincias con respecto al contenido de la Ley del suelo. Insisto en que de esa posición oficial se dio traslado al Parlamento. Cuando estábamos realizando aquel trabajo, ya hubo algunas cuestiones que remitimos al Ministerio, aunque no había acuerdo definitivo, pero sí se vislumbraba en las líneas de trabajo. En el segundo borrador, hubo alguna sugerencia de la Federación Española de Municipios y Provincias que ya fue incorporada por el propio Gobierno al proyecto de ley. En cualquier caso, insisto, una vez que tuvimos el documento de consenso y la posición oficial de la Federación Española de Municipios y Provincias, se remitió al Parlamento.

No voy a hacer una descripción exhaustiva de cuáles son las enmiendas, que afectan a 22 artículos, que la Federación propone puesto que todos ustedes las tienen, simplemente voy a hacer referencia a alguna de ellas quizá porque sean los temas que mayor polémica, mayor incidencia, han tenido en los medios de comunicación y en la opinión pública.

La elaboración de las enmiendas a este proyecto de ley es de gran trascendencia para el conjunto de las corporaciones locales. Como les decía, se ha realizado con la filosofía del consenso, del diálogo y del acuerdo que intentamos presidan —y hasta ahora se viene consiguiendo— las actividades de la Federación y con el ánimo de incorporar al texto de la futura ley la defensa adecuada de los intereses municipales, desde la perspectiva que proporciona la experiencia en la gestión municipal al aplicar la legislación urbanística ahora vigente y la labor y el esfuerzo realizados por parte de los ayuntamientos en estos años.

La primera enmienda a la que quiero hacer referencia es respecto al porcentaje de cesión, que ha sido el caballo de batalla de los distintos grupos políticos. No escapará a la perspicacia de SS. SS. que éste fue uno de los temas más conflictivos para que los componentes de la Federación Española de Municipios y Provincias consiguiésemos llegar a un acuerdo, porque había partidarios de que la cesión fuera del 10 por ciento, había partidarios de que fuera del 15 por ciento e incluso, como habrán podido analizar por

el contenido de la enmienda, en algún momento se habló de cesiones menores al 10 por ciento. No ha habido una posición unitaria y en el texto de enmienda que se ha remitido a SS. SS. se plantea la cesión de aprovechamiento en un 10 por ciento con carácter general, pero que quepa la posibilidad de establecer una horquilla entre el 5 y el 15 por ciento en los términos que establezca la legislación autonómica y el planeamiento aplicable. Insisto, no creo que se escape a la perspicacia de SS. SS. que es una redacción de consenso para intentar remitir a esta casa una posición unitaria de la Federación Española de Municipios y Provincias; posición unitaria a la que costó trabajo llegar, pero todos nos sentimos muy satisfechos cuando fuimos capaces de aprobarla por unanimidad.

También se contempla en las enmiendas la posibilidad de permitir a los entes públicos realizar actuaciones que favorezcan el interés general, así como incorporar el papel de otros agentes privados al proceso urbanístico. En este sentido, los propietarios deberían contribuir, en los términos establecidos en las leyes, a la acción urbanística de los entes públicos, a los que corresponderá, en todo caso, al dirección y control del proceso.

Asimismo, el texto de las enmiendas establece que las cesiones de aprovechamiento a la Administración actuante deben efectuarse en terrenos urbanizados, a fin de evitar que unos futuros y previsibles aprovechamientos urbanísticos originen costes actuales reales, a veces muy elevados y siempre con dificultades presupuestarias, financieras y contables. No se les escapa a SS. SS. que la financiación de las corporaciones locales también está en un proceso de revisión, que indudablemente no nace ahora. Es decir, las corporaciones locales tienen un sistema de financiación que entendemos es insuficiente y hacía ya muchos años que desde la propia Federación se venía insistiendo en este tema. Lógicamente, todo lo que incide en financiación de corporaciones locales produce una gran preocupación a los administradores de ese nivel.

Por otra parte, también se contempla que las cesiones de aprovechamiento a la Administración actuante deben efectuarse en terrenos urbanizados. Desde nuestro punto de vista, quizá las enmiendas de la FEMP definan el suelo urbano de una manera más precisa que el texto del proyecto de ley. Desde la Federación, entendíamos que suelo urbano será aquel que, como mínimo, cuente con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de agua, suministro de energía eléctrica, debiendo tener estos servicios características adecuadas para servir a la edificación que sobre ellos exista o se haya de construir. También se consideran urbanos los terrenos que tengan su ordenación consolidada por ocupar la edificación al menos dos terceras partes de los espacios aptos para la misma, según la ordenación que el planeamiento general establezca.

Indudablemente, es diferente la visión de los problemas que genera el urbanismo en la gestión directa del día a día, que es lo que no nos toca gestionar a los ayuntamientos, que cuando se está legislando. ¿Por qué se ha intentado acotar la definición del suelo urbano desde la Federación Española de Municipios y Provincias? Porque en muchas capitales nos estamos encontrando con graves problemas

de núcleos de población —en algunos sitios se llaman pedanías, en otros se llaman barrios rurales— que están generando construcciones ilegales; no es algo que se haya generado en este momento, es un problema que lleva doce o quince años, pero lo vemos con preocupación desde las corporaciones locales y, sobre todo, pretendemos poder evitar que siga creciendo en la misma dirección.

En cuanto a la definición de suelo no urbanizable, se propone la condición de que sean terrenos los que estén sometidos a algún régimen especial de protección incompatible y también por valores agrícolas y forestales, e introdujimos la cautela —aunque el texto del proyecto de ley lo contemplaba quisimos matizarlo más— de: como aquellos otros que el planeamiento general considere inadecuado para el desarrollo urbano. Es decir, aunque creo recordar que el texto del proyecto de ley apuntaba esta dirección, y se refería a aquellos que, en función de un planeamiento urbanístico razonable o el que se considere adecuado en cada Corporación municipal, no se estimen válidos para el desarrollo urbano, se pretendía introducir una frase que fuera más contundente.

En el capítulo que el proyecto de ley dedica a los derechos y deberes de los propietarios hay una enmienda de la Federación que introduce la figura del promotor urbanístico. Éste quizá es otro de los aspectos más llamativos de las enmiendas presentadas por la Federación. En aras de la brevedad no voy a ir detallando otra serie de enmiendas.

Sí debo decirles que otro de los aspectos más polémicos para llegar a un acuerdo dentro de la Federación Española de Municipios y Provincias era la parte del texto del proyecto de ley que hacía referencia a las valoraciones. Ahí se llegó también a unos textos consensuados que todos ustedes tienen y repito y reitero que es la posición oficial de la Federación Española de Municipios y Provincias. Al hilo de lo que comentaba antes sobre las dificultades financieras de los ayuntamientos, hay un aspecto que no afecta a los criterios de valoración pero sí a la efectividad del justiprecio. Desde la FEMP solicitábamos que en el texto del proyecto de ley se introdujera que en todas las expropiaciones la Administración actuante podrá satisfacer el justiprecio, por acuerdo con el expropiado, mediante la adjudicación de terrenos o aprovechamientos de valor equivalente situados en el mismo ámbito de gestión que los expropiados o, por acuerdo con el expropiado, mediante adjudicación de terrenos o aprovechamientos de valor equivalente situados fuera del ámbito de gestión. Creo que el sentido de esta enmienda está claro. Si ustedes, señorías, se trasladan por un momento a un sillón de la alcaldía de un ayuntamiento, entenderán perfectamente cuál es el sentido. Es facilitar que cuando hay dificultades de tesorería los ayuntamientos puedan pagar las expropiaciones con parte de su activo, siempre, insisto, que ese activo sea suelo y, como bien dice el texto de la enmienda, con terrenos situados en el mismo ámbito de gestión que los expropiados o por adjudicación de terrenos de valor equivalente aunque estén situados fuera del ámbito de gestión.

Con respecto a los procesos expropiatorios hay otro aspecto sobre el que yo quería llamar la atención a sus señorías. El texto del proyecto de ley plantea el riesgo de repe-

tición de expedientes realizados hace mucho tiempo. Todos somos conscientes de que los plazos que pueden transcurrir hasta la fijación del justiprecio por vía judicial son muy largos y lógicamente se dificulta la gestión de las corporaciones locales. En este sentido la propuesta de enmienda de la Federación Española de Municipios y Provincias recoge que en los expedientes expropiatorios serán aplicables las disposiciones sobre valoración contenidas en esta ley siempre que no se haya alcanzado la fijación definitiva del justiprecio en vía administrativa. Es un elemento de agilización de la gestión sobre el que yo quería llamarles la atención.

Por último, en las enmiendas de la Federación también acordamos trasladar la preocupación de los municipios insulares dadas sus especiales características. Fue una aportación de última hora de los representantes de un municipio de las islas Canarias en la Comisión de Urbanismo que solicitan del legislador la adopción de medidas que permitan preservar dicho territorio como suelo no urbanizable rústico residual estableciendo las correspondientes limitaciones de uso en concordancia con la legislación urbanística. En esto también quiero detenerme aunque sea de manera muy breve. Todo los alcaldes y los políticos que estamos en la Administración local, sobre todo en las grandes ciudades, tenemos el mismo problema: la degradación de los cascos históricos. Éste es un problema reiterativo y que se viene produciendo básicamente en las capitales. Cuanto mayor es la capital mayor es el problema, y somos muchos los ayuntamientos que estamos trabajando en programas especiales de rehabilitación de cascos históricos. Por ello se ha introducido una enmienda en la cual se dice que ante la realidad existente en numerosos municipios españoles en los que existen áreas de suelo urbano con un alto grado de recesión y degradación de su trama urbana, se solicita del legislador la consideración de dichas situaciones arbitrando desde la legislación urbanística las medidas básicas que permitan favorecer un desarrollo adecuado de este suelo, así como impulsar su rehabilitación y reactivación social y económica. Indudablemente en la degradación de los cascos históricos no solamente influye la degradación urbanística, sino que conlleva también una degradación social y económica, y todos tenemos comprobado que en el momento en que se reactiva urbanísticamente una zona sirve de motor para la reactivación social y económica.

Señorías, a modo de conclusión deseo terminar mi intervención agradeciendo a los integrantes de esta Comisión la oportunidad que han brindado a la Federación Española de Municipios y Provincias para exponer estas reflexiones sobre asuntos que preocupan a los políticos que estamos en la Administración local y, sobre todo, porque es criterio de la Federación Española de Municipios y Provincias propiciar foros y participar en cuantos se nos plantean acerca de los problemas de urbanismo en este caso y en cualquiera de los problemas del ámbito de la Administración local.

El momento actual del urbanismo nos exige a todos quizá más que nunca un esfuerzo de colaboración y coordinación de todas las administraciones implicadas. La existencia de competencias concurrentes entre municipios,

comunidades autónomas y Estado nos urge, como hemos visto, a replantear la futura legislación urbanística. En el estudio de la problemática suscitada y en la contribución a dicha búsqueda de soluciones en este esfuerzo común, todos los representantes, alcaldes y alcaldesas de la Federación Española de Municipios y Provincias, de la que formo parte, ofrecemos nuestro papel de interlocutores y defensores de los intereses municipales en aras a la aprobación de una nueva legislación urbanística que suponga un marco más sencillo, claro y eficaz y que sirva para potenciar la actuación, así como la mayor eficacia y agilidad en la gestión urbanística, que indudablemente ha de redundar en una calidad de vida de todos los ciudadanos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vamos a dar comienzo a la intervención de los grupos. En primer lugar, va a tomar la palabra doña Cristina Narbona, por el Grupo Socialista, que ha sido el grupo solicitante de la comparecencia.

La señora **NARBONA RUIZ**: Señora Rudi, el Grupo Socialista agradece su presencia esta mañana con nosotros, pero ello no impide que también reitere su protesta formal por la no comparecencia de la Presidenta de la FEMP. Nuestra petición creemos que ha sido atendida en el contenido, en la medida en que usted ha hecho una exposición detallada y completa de los aspectos que la motivaban, pero creemos que cuando se solicita al máximo responsable de una organización que venga al Congreso, no hay ninguna excusa para que no lo haga en la fecha que le sea posible. Como digo, esto en absoluto impide que le agradezca y le reconozca el contenido y la profundidad de su intervención.

Queremos recordar aquí como Grupo Parlamentario Socialista que, como la propia señora Rudi ha indicado, la Federación Española de Municipios y Provincias constituye un ejemplo de asociación para la defensa de los intereses de las entidades locales que ha venido funcionando de manera muy beligerante, y tenemos que señalar que esa beligerancia queda puesta de manifiesto en el documento de enmiendas, que constituye prácticamente una enmienda de totalidad al proyecto de ley aprobado por el Gobierno y que en estos momentos nos disponemos a comentar.

Naturalmente lamentamos que el Gobierno no haya consultado adecuadamente a la Federación Española de Municipios y Provincias antes de aprobar el proyecto de ley, como ha quedado claro en las palabras de la señora Rudi cuando en el recorrido temporal que ha venido haciendo han aparecido tres meses de sombra, entre el 21 de abril y el 21 de julio, momento durante el cual, en el mes de mayo, el Consejo de Ministros aprueba un texto sobre el que la FEMP todavía no había tenido ocasión de pronunciarse. El pronunciamiento de la FEMP, como se nos ha explicado, es de 21 de julio y, por lo tanto, el malestar que causó entre los alcaldes y en la organización a nivel general fue manifiesto, un malestar que además venía acrecentado por las reiteradas manifestaciones, incluso del Ministerio de Fomento, definiendo a los ayuntamientos como los

mayores responsables de la especulación en el mercado del suelo.

Creemos que mientras se está intentando hablar de pacto local, se está haciendo una operación de gran calado en contra de los ayuntamientos precisamente con la presentación de este proyecto de ley, y, desde luego, el Grupo Socialista defiende el contenido de las enmiendas de la FEMP porque creemos que refleja la enorme preocupación que ese texto les comporta.

Señora Rudi, quisiera preguntarle si, en ese proceso que nos ha detallado, algunas de las cuestiones que han desaparecido a lo largo del debate hasta llegar al documento definitivo son lo que usted denominaba elementos técnicos o políticos. Me refiero al hecho de que con fecha 3 de junio el documento previo al último recogía una serie de consideraciones de gran importancia por parte de los miembros de la Comisión, acuerdos a trasladar a los responsables de la FEMP, entre otras cosas, mostrar el malestar respecto de las afirmaciones contenidas en la exposición de motivos del proyecto de ley, que desde luego tiene una enorme carga de profundidad contra los ayuntamientos. En este documento se mostraba también la preocupación por los posibles aspectos de inconstitucionalidad, se solicitaba trasladar a la Comisión de Haciendas Locales de la FEMP la preocupación por la menor repercusión en términos de ingresos derivada de la disposición adicional segunda en cuanto a la menor recaudación por IBI y se pedía al Gobierno que preparase un texto refundido que pudiera evitar la inseguridad jurídica de un texto como el que finalmente el Gobierno ha traído a esta Cámara, que ciertamente no es un texto refundido.

Respecto de estas cuatro cuestiones, señora Rudi, quiero preguntarle, en primer lugar, si el hecho de que hayan desaparecido entre el informe del día 3 y el informe del día 24 de julio responde a que no eran elementos técnicos, sino políticos; si ha pedido la FEMP algún informe jurídico sobre la supuesta inconstitucionalidad del texto del Gobierno; si se ha hecho algo en relación con las repercusiones fiscales de este proyecto de ley, y, en síntesis, si el informe se ha cambiado porque desde la Presidencia que usted ostenta en la Comisión de Urbanismo se ha considerado que no se debía entrar en estos aspectos quizás porque fueran políticos y no técnicos. Quisiera, en primer lugar, que me contestara a esto.

En segundo lugar, señora Rudi, usted ha repasado las enmiendas de la FEMP quizás concediendo más atención a aquello que ciertamente los medios de comunicación han convertido, como usted decía, en el caballo de batalla, el porcentaje de la mal llamada cesión de suelo a los ayuntamientos, pero tengo que decirle que me ha sorprendido que no haya dedicado ningún comentario a cuestiones relativas a la construcción de viviendas de protección oficial, claramente obstaculizada por el proyecto de ley del Gobierno y que haya pasado con rapidez sobre el aspecto que sí ha definido como polémico; me refiero a las valoraciones del suelo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Independientemente de si esa forma de presentar la síntesis de las enmiendas que han sido remitidas a los grupos parlamentarios pueda responder a su propia valoración del

proyecto de ley en aquellos aspectos más o menos polémicos frente al debate parlamentario, sí quisiera decirle que en estos momentos ya sabemos lo que el Partido Popular ofrece en el trámite parlamentario puesto que ha presentado enmiendas y podemos comparar las enmiendas de la FEMP con las enmiendas del Grupo Popular. Quisiera saber si como presidenta de la Comisión de Urbanismo se considera satisfecha, teniendo en cuenta que apenas han sido recogidas por el Partido Popular dichas enmiendas. Y voy a señalar solamente algunas cuestiones.

Por lo que se refiere a la cesión del suelo, la horquilla definida por consenso dentro de la Federación Española de Municipios y Provincias lleva a la posibilidad de que la legislación autonómica establezca un 15 por ciento, es decir, lo que de hecho ya muchas comunidades autónomas han establecido en sus respectivos ordenamientos, pero ese 15 por ciento o hacia abajo, hasta el 5 por ciento, siempre con el suelo que se cede urbanizado. Bien, ésta es la petición de la FEMP. Frente a eso, el Partido Popular en estos momentos sigue ofreciendo que el máximo de la cesión obligatoria sea el 10 por ciento y remite a las legislaciones autonómicas para que en su caso establezcan quiénes costearán la urbanización de lo que se cede. Quisiera saber si cree que esto es suficiente desde el punto de vista de la reacción que va a comportar en los ayuntamientos. Una propuesta de este tipo significa dejar en manos de las comunidades autónomas la decisión sobre quién costea la urbanización de lo que se cede y, en cualquier caso, limitar al 10 por ciento el máximo de la cesión.

Por otra parte, respecto de la presencia de la iniciativa privada en los procesos de urbanización, como bien sabe la señora Rudi, ésta ha sido una reivindicación de nuestro grupo político, incluso del Partido Popular de Valencia para mantener el modelo que allí se está desarrollando, y finalmente en las enmiendas del Partido Popular se ha coincidido al menos en este aspecto con la FEMP, permitiendo que la iniciativa privada que no sea propietaria pueda ser protagonista de los desarrollos urbanísticos, pero prácticamente aquí quedan las coincidencias. Quiero señalarle, por ejemplo, que el Partido Popular no ha cambiado la definición de suelo no urbanizable, donde ustedes pedían, como nos parece absolutamente lógico, que desaparecieran esos calificativos completamente cargados de sentido, de acuerdo con el Partido Popular, justificados y racionales en el caso del desarrollo de la ciudad. El Grupo Popular aquí en sus enmiendas no ha hecho ninguna concesión. En realidad no importa porque todos los demás grupos políticos están de acuerdo en que desaparezca esa definición de suelo no urbanizable y, por lo tanto, esto se cambiará, pero no por la contraoferta del Partido Popular. También quisiera indicarle que, por ejemplo, nada ofrece el Partido Popular en lo que se refiere al tratamiento del suelo urbano no consolidado que esté dentro de actuaciones de reforma interior, donde la FEMP, con buen criterio, pedía que existieran mecanismos de cesión, cosa que ha desaparecido en el proyecto de ley del Gobierno y que no ha reaparecido en las enmiendas del Partido Popular.

También hay otras enmiendas de la FEMP relativas en particular a los procesos de expropiación y a la reversión.

Quiero señalar que, a nuestro juicio, una de las cuestiones de mayor gravedad es la propuesta que hace el Gobierno en su texto respecto a la posibilidad de que se dé reversión de los patrimonios incorporados al patrimonio municipal de suelo cuando exista una recalificación de esos terrenos. Naturalmente la FEMP pedía que sea causa de reversión desapareciera del texto. Pues bien, sigue en el texto y aquí nos encontramos con que los grupos nacionalistas no parecen haber sido sensibles a esta situación, por lo menos no en número de votos suficiente como para concitar un acuerdo parlamentario.

La Federación de Municipios pedía en materia de valoración que desapareciera el calificativo real en el valor del suelo, cosa que desde luego para nada desaparece en las enmiendas planteadas por el Partido Popular, como tampoco esa referencia al valor de fincas análogas que la FEMP pedía que desapareciera para que el valor de referencia fuera siempre el valor catastral. No sé, señora Rudi, si estoy hablando de aspectos técnicos o políticos, pero creo que, desde luego, desde el punto de vista de los ayuntamientos, esto tiene una enorme trascendencia. No es lo mismo valorar un suelo a valor catastral que valorarlo de acuerdo con un valor de referencia que genera gran incertidumbre en estos momentos en cuanto a su interpretación. Por supuesto, todas las referencias a vivienda de protección oficial —numerosas— que aparecían como no podía ser menos en el texto de la FEMP no figuran en absoluto en las enmiendas del Grupo Popular. Tampoco aparece algo que usted ha señalado como importante, que es el pago en especie del justiprecio a los propietarios.

De la lectura en paralelo de las enmiendas de la FEMP y de las del Partido Popular cabe afirmar que éste no ha tenido en cuenta estas enmiendas, salvo en lo que se está pretendiendo hacer un cierto guiño, en la denominada cesión obligatoria de suelo donde hay un principio de aproximación. En cualquier caso, queda en manos de las comunidades autónomas que cuando legislen establezcan que los suelos se cederán si se aprueba así con la urbanización costeada por sus propietarios. Como digo, no hay ningún cambio en la posición del Partido Popular en lo que se refiere a la valoración del suelo.

Yo quisiera saber si ante esta circunstancia, como presidenta de la Comisión de Urbanismo de la FEMP, usted tiene intención de reiterar al Gobierno las sugerencias que se han hecho, si usted tiene intención de recuperar esas preocupaciones mostradas en el informe del 3 de julio de este año, a las que antes me refería, puesto que siguen vivas incluso después de leer las enmiendas del Partido Popular.

Nos ha dicho que el Gobierno incorporó a su texto alguna sugerencia de la FEMP —nos hemos quedado sin referencia del documento o de la fecha en que se produjo, antes de la aprobación del texto— y le agradeceríamos que nos dijese qué sugerencia fue y si era una de las formulas en uno de los documentos cuya existencia puede verificar el grupo de trabajo con clara transparencia.

Usted mencionaba antes, como una preocupación lógica en su calidad de alcaldesa, la de que se creen núcleos de población separados en el espacio de las áreas consoli-

dadas. Esta preocupación sigue viva en la medida en que no ha cambiado. Ha habido algún matiz del Partido Popular en lo que se refiere a la definición de suelo urbano, pero no es suficiente ni incorpora claramente la petición que hacía la FEMP. Ante estas circunstancias y en el momento en que iniciamos el trámite parlamentario concierne retraso respecto a la inicial petición de urgencia del Gobierno, quisiéramos conocer —quien hubiera podido contestárnoslo hubiera sido efectivamente la presidenta de la FEMP— si la Federación tiene intenciones de plantear al Gobierno la necesidad de que en el trámite parlamentario se tengan más en cuenta las consideraciones que han sido formuladas por parte de esta asociación. Reitero, señor Rudi, que el Partido Socialista entiende como absolutamente justificadas, razonables y derivadas de una buena gestión urbanística las propuestas que la FEMP ha hecho en el documento del 24 de julio, y en la tramitación de las enmiendas parciales y en los debates que ahora comienzan nosotros las tendremos en cuenta.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra don Julián Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señora Rudi, quiero darle la bienvenida a esta Comisión.

Nosotros esperamos que de su comparecencia salga algo positivo, porque consideramos conveniente que en esta Comisión se oiga también la voz de los ayuntamientos porque, por experiencia, venimos observando que hay grupos presentes en esta Comisión a los que parece que el municipalismo les interesa muy poco. El tema que nos ocupa es de vital importancia tanto para las comunidades autónomas como para los ayuntamientos, que son los destinatarios finales del nuevo proyecto de ley que se está tramitando y de ahí deriva la importancia que le damos a este asunto.

Como usted bien conoce, del intenso debate que se ha suscitado en el seno de la Federación de Municipios y Provincias podemos sacar la conclusión de que el proyecto de ley que el Gobierno ha remitido a esta Cámara, y que próximamente vamos a debatir, no convence a la Federación, a la oposición ni a los ayuntamientos. Cuando digo que no convence a los ayuntamientos supongo que usted tendrá la misma constancia que los grupos de la oposición cuando los alcaldes y los ayuntamientos se dirigen a nosotros para manifestar su malestar por las medidas que últimamente se vienen tomando respecto a la ordenación del territorio. Podemos afirmar que desde la llegada del Partido Popular al Gobierno de la nación la ordenación del territorio en los municipios está en un grave retroceso. La primera medida que tomó el Gobierno del Partido Popular respecto a la modificación del texto refundido de 1992 de la Ley del Suelo fue el Decreto-ley 5/1996, que luego pasó a ser proyecto de ley y que ha tenido unas consecuencias bastante nefastas para los municipios. Se conocía que próximamente saldría la sentencia del Tribunal Constitucional en materias que algunas comunidades habían puesto en duda y el Gobierno tenía la intención de redactar un nuevo proyecto de ley sobre el suelo. Nosotros entendemos que

aquel proyecto de ley ha sido fatal, como la realidad ha demostrado, en los distintos municipios y autonomías. Incluso usted por su condición de alcaldesa lo ha podido vivir muy de cerca. Creo que en Zaragoza ha habido muchos equipos redactores de planes generales que han aconsejado a las corporaciones locales paralizar sus proyectos en tanto no se aclarara la indefinición a que nos ha sometido ese famoso decreto-ley.

Podemos afirmar que la liberalización del suelo que nos propone el PP, por lo menos hasta ahora, está siendo un fracaso y no ha mejorado en nada la situación del mercado de la vivienda. Éste es un hecho que yo me atrevería a calificar de innegable, porque el precio de la vivienda ha seguido subiendo a pesar de las medidas que se han adoptado. Por eso, calificamos de fracaso las medidas que hasta ahora ha adoptado el Partido Popular en esta materia.

Nos preocupa seriamente la posición gubernamental en cuanto a responsabilizar a los ayuntamientos de todos los males. Nos preocupan las manifestaciones que desde distintos ámbitos se han venido haciendo. El señor Nasarre pretende acabar con la especulación de los ayuntamientos, el señor Rato acusa al ayuntamiento de impedir el abaratamiento del suelo y el ministro de Fomento dice que la Ley del Suelo acabará con la especulación de los ayuntamientos. Yo creo que ustedes, desde su posición de representantes de los ayuntamientos, tenían que decir algo. No he oído que hayan alzado sus voces en contra de estas afirmaciones, por eso nos gustaría que en esta comparecencia usted nos explicara cuál es su punto de vista personal ante estas afirmaciones que atentan contra los municipios y los alcaldes de nuestros pueblos y ciudades.

El proyecto de ley de suelo y valoraciones, que mañana se debatirá en esta Cámara, profundiza en la idea de privatizar la gestión urbanística a fuerza de mermar las facultades de las administraciones públicas y el problema que se nos plantea en el futuro es grave. Desde junio los ayuntamientos reciben un tercio menos de suelo. El Partido Popular y el Gobierno proponen ahora una banda de cero a 10 en cuanto al aprovechamiento, lo que va a suponer una nueva merma de la participación pública en las plusvalías que genera el suelo. Me gustaría conocer en este terreno, aparte de lo que usted nos ha contado y la enmienda que hemos podido leer de la Federación que establecen una banda distinta, qué opinión le merece la propuesta del Gobierno en este tema. Entendemos que, con esta concepción que hace el Partido Popular sobre la Ley del Suelo y la ordenación del territorio, los ayuntamientos se van a ver privados de patrimonios municipales de suelo, tan necesarios para la construcción de viviendas públicas.

Quiero referirme también a los acuerdos que ha tomado la comisión de urbanismo y patrimonio histórico de la FEMP en su reunión del pasado 21 de julio. Por unanimidad de sus miembros se aprobó un documento con enmiendas al proyecto de ley del suelo y de valoraciones, enmiendas que todos conocemos porque han sido remitidas a nuestros grupos. La valoración política que mi grupo hace de la posición de la FEMP es positiva. Sin duda alguna la aportación de la FEMP supone un serio varapalo al texto

del Gobierno y, lógicamente, ayuda a mejorar algunos artículos concretos de la ley.

Queremos felicitar a las personas que han intervenido en la mejora del texto del Gobierno, llegando, además, a la unanimidad en sus conclusiones. Consideramos que es positiva la enmienda al artículo número 3 del título I, que habla de la participación de los ayuntamientos en el aprovechamiento urbano, al subir la banda a la que antes me refería en un 50 por ciento. Desde nuestro punto de vista, esta medida es regresiva ya que permite subir la banda en un 50 por ciento, llegando a un 15 por ciento de aprovechamiento, pero también disminuirla hasta un 5 por ciento, con lo cual mejora algo pero no lo suficiente. Consideramos positiva también la enmienda al artículo 4.2, que potencia la actuación pública cuando los agentes privados no alcancen los objetivos previstos; y la enmienda número 12, que recoge la posibilidad de que en suelo urbanizable puedan participar agentes distintos a los propietarios del suelo, idea que se está poniendo en práctica en alguna comunidad y es bastante interesante.

Sólo me queda desear que la FEMP, a través de sus representantes, defienda con fuerza la posición oficial y de consenso a que han llegado y que la militancia política de su presidenta y de usted misma no impida ejercer todas aquellas acciones y medidas de presión que se crean pertinentes para mejorar el texto del Gobierno en orden a lo consensuado por la FEMP.

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

El señor **RECORDER I MIRALLES**: En primer lugar, quisiera dar la bienvenida más cordial ante esta Comisión a la señora Rudi, alcaldesa de Zaragoza, presidenta de la Comisión de Urbanismo de la FEMP y, además, antigua compañera durante muchos años de trabajos parlamentarios. Sea bienvenida a esta Cámara, en nombre de nuestro Grupo Parlamentario.

La señora Rudi nos ha expuesto algo que ya conocíamos porque, como ha reiterado a lo largo de su intervención, la FEMP nos ha llenado de documentos y de propuestas de enmienda durante estos últimos meses acerca de un debate que ha sido permanente en la Cámara durante lo que llevamos de legislatura y que en este momento se reinicia, especialmente mañana que tenemos el debate de totalidad sobre el proyecto de ley del suelo y valoraciones. La FEMP es una organización que tiene muchas cosas que decir en tanto en cuanto representante de la mayoría de ayuntamientos españoles; por tanto, agradecemos sus manifestaciones, sus opiniones y la documentación que nos ha hecho llegar. Nuestro grupo parlamentario las ha tenido en cuenta en el momento de elaborar sus enmiendas, como el resto de grupos parlamentarios, aunque obviamente los hemos pasado por el cedazo de nuestros planteamientos ideológicos, como han hecho también todos los grupos parlamentarios.

Partimos —la señora Rudi se refería a ello— de una situación derivada de una sentencia del Tribunal Constitu-

cional reciente; sentencia, en cierta forma revolucionaria, en todo caso contundente, que ha dejado en el cajón del olvido a la antigua Ley del Suelo aprobada durante el mandato socialista. Esta sentencia ha tenido un elemento clave que la define, como es delimitar muy claramente, en aquellos ámbitos donde existe una competencia estatal, de la Administración central, el contenido básico del derecho de propiedad, y ha venido a decir que todo lo demás, en lo que se refiere a esta materia, es competencia de las comunidades autónomas. Como decía muy bien la señora Rudi, ha creado un vacío legal, porque nos ha venido a decir que el derecho estatal no tiene carácter supletorio y que las comunidades autónomas tienen la obligación de legislar en aquellos ámbitos donde tienen competencia. En consecuencia, los ayuntamientos están sufriendo en este momento una situación grave, especialmente aquellas comunidades autónomas que no habían hecho uso de esa competencia y no disponen de legislación propia en materia urbanística. Existe un vacío legal que hay que llenar a dos niveles: a nivel autonómico y a nivel estatal.

Coincidimos totalmente con ustedes en la necesidad de aprobar con urgencia una nueva ley. Es un debate, como decía hace un momento, que estamos manteniendo de forma especialmente intensa y centrada en la nueva ley desde la aprobación de la sentencia del Tribunal Constitucional. Quizá deberíamos haber iniciado antes los trabajos parlamentarios. Hay algún grupo en la Cámara que ha insistido, legítimamente, en que el debate hubiera comenzado antes, pero sabe la señora Rudi, como antigua parlamentaria, que aquí hay un juego de mayorías-minorías y que para aprobar una ley, en una situación en la cual ningún grupo parlamentario dispone de mayoría absoluta, se necesita un consenso. Todo el mundo sabe que si antes no hemos podido iniciar el debate es porque no existía un consenso básico en esta ley, aunque en este momento podemos afirmar que está en vías de existir. Por tanto, se inicia el debate con carácter de urgencia y no se preocupe S. S. porque de aquí a pocos meses va a aparecer una ley en el Boletín Oficial del Estado. ¿Va a ser mejor o peor? Ya lo veremos. En cualquier caso, va a satisfacer una parte de las pretensiones de los ayuntamientos integrados en la Federación Española de Municipios y Provincias.

Quisiera plantear dos cuestiones en relación a los objetivos de esta ley. Parece, señor Rudi, que existe una dialéctica, que deduzco de todo este largo proceso de elaboración de conclusiones y propuestas de enmienda, que también ha existido dentro de la Federación Española de Municipios y Provincias, en relación a las distintas formas de entender el urbanismo y a las soluciones presentadas por los diferentes grupos políticos para resolver los problemas del urbanismo. A veces, estas cuestiones se afrontan desde una perspectiva muy ideológica. Hay determinados grupos que entienden que el urbanismo tiene que ser práctica y exclusivamente competencia pública, mientras que otros grupos políticos estiman que el urbanismo debe dar un mayor protagonismo a los ciudadanos privados. Tengo la sensación de que a veces este debate nos hace perder el objetivo real de lo que debiera ser esta ley. No debiera ser una ley que diera más o menos competencias a unos u otros, sino

que debería encontrar unos mecanismos eficaces, justos y equilibrados para conseguir lo que interesa a todos los grupos políticos: que el ciudadano pueda disponer de una oferta de vivienda más barata de la que dispone actualmente. Éste es el objetivo con que afronta nuestro grupo parlamentario este debate.

Sobre la mesa tenemos alguna experiencia. No partimos de cero. España tiene una legislación urbanística que arranca de los años cincuenta, legislación que entonces fue notablemente progresista para la época, lo que pasa es que luego no se aplicó. Pero tenemos algún modelo más reciente. Tenemos un modelo pretérito, que es el que aprobó esta Cámara en los años noventa —nuestro grupo no lo votó—, y que ha sido desautorizado en dos frentes: en primer lugar, por el Tribunal Constitucional. El Tribunal Constitucional nos ha dicho que este Parlamento no puede aprobar una ley como aquélla porque supone excederse de las competencias que constitucionalmente tenemos atribuidas. Primera premisa al afrontar el debate. En segundo lugar, tenemos una ley que ha sido desautorizada por la práctica. Si analizamos cuáles han sido los efectos de la aplicación de la ley que aprobó en el año 1990 y el texto refundido de 1992, veremos que ha sido una ley ineficaz para conseguir ese objetivo que manifestaba hace un momento, que entiende nuestro grupo parlamentario que debe ser aquél, que debe guiar la acción en política urbanística de la Administración central, de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos y de todas aquellas personas que estamos, de alguna forma, ejerciendo una responsabilidad pública, como es conseguir que la vivienda sea más barata en este país. Desde esa perspectiva, la ley anterior también ha sido desautorizada por los hechos.

Se ha referido S. S. a una serie de principios. No quiero entrar en un debate con usted, sólo le voy a dar nuestra opinión sobre algunas de las cuestiones que ha planteado. Una parte muy importante de las cuestiones que preocupan a la Federación Española de Municipios y Provincias en relación a la política urbanística —creo que usted también lo ha dicho— son los temas que han de ser objeto de un diálogo bilateral entre los ayuntamientos y las comunidades autónomas, sobre todo desde la sentencia del Tribunal Constitucional, por tanto, poco tenemos que añadir. Ya se entenderán ustedes, ayuntamientos, con sus respectivas comunidades autónomas.

Ha hecho referencia S. S. a cuestiones con las que puedo estar de acuerdo y que nos afectan más de cerca, como, por ejemplo, la reforma de los jurados provinciales de expropiación. Es una cuestión básica de estas políticas, cuyo objetivo es dotarnos de una mínima seguridad jurídica que en este momento no existe a nivel de los jurados de tipo administrativo, como pueden ser los jurados provinciales que, según la Ley de expropiación forzosa, tienen que resolver los expedientes en ocho días, pero que en la práctica se dilatan y se puede medir el tiempo por anualidades. Nos podríamos extender a la jurisdicción contencioso-administrativa, pero no hace falta que manifieste cuál es su estado. Tengo muy presentes las manifestaciones del presidente del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña cuando decía, hace muy poco, que cualquier expe-

diente que entrara en este momento en el Tribunal no sería visto hasta dentro de tres años, como mínimo. Es una situación gravísima que enturbia las relaciones entre los administrados y la Administración pública y que tendríamos que corregir.

Por último, refiriéndome a las enmiendas que ha desarrollado, que ya conocíamos porque nos las habían planteado, no voy a hacer un repaso exhaustivo, pero sí algunos comentarios. En cuanto a los porcentajes de cesión, parece que ésta sea una ley cuya principal cuestión a debatir son los porcentajes de cesión. Hablamos tanto de porcentajes de cesión porque es algo que todo el mundo puede entender, en una ley donde nadie entiende nada. No es que la ley sea complicadísima en sí, es que el urbanismo es un tema muy complejo. Intentar entender todo el entramado legal y de conceptos que se mueve a su alrededor es difícil, no sólo para los ciudadanos de la calle sino también para los responsables urbanísticos de los municipios y para la gente que en principio tiene una formación que le permitía entender la materia, como pueden ser los abogados o los arquitectos. Es un tema realmente complejo. Lo de los porcentajes de cesión parece la cuestión clave de este proyecto de ley, pero para nosotros no lo es. Es una cuestión que tiene la importancia que tiene.

Quisiera manifestarle dos principios con los que afrontamos este debate. La ley que aprobemos debería permitir que las comunidades autónomas pudieran hacer su política en relación a cuáles han de ser los porcentajes de cesión obligatoria. Ésta es la primera cuestión. La segunda cuestión —no se lo teme a mal, se lo digo con toda cordialidad— es que las cesiones de suelo no deben servir para financiar los ayuntamientos, porque éste no es el objetivo previsto en ninguna de las leyes urbanísticas que se han hecho en España en los últimos 40 años. Otra cosa es que tenemos mal resuelto el tema de la financiación municipal, y los ayuntamientos han recurrido a mecanismos que les daban leyes sectoriales, pero, en principio, la ley no lo prevé para esto. Hay que tener en cuenta que podemos estar pervirtiendo el objetivo real de algo que es deseable, como que los ayuntamientos puedan hacer sus patrimonios municipales de suelo para desarrollar sus propias políticas de vivienda.

Otro tema que nos ha planteado es la cesión de suelo urbanizado. Tengo alguna duda, señora Rudi, y se la manifiesto clara y sinceramente. Éste es un país con realidades de desarrollo urbano muy distintas. Tenemos zonas altamente urbanizadas y ocupadas por el desarrollo humano y zonas semidesiertas. No hace falta que nos vayamos de una punta a otra del territorio. En su comunidad autónoma usted tiene las dos realidades perfectamente ubicadas. También tenemos realidades muy distintas en cuanto a la aplicación de la política urbanística al territorio. ¿Qué quiero decir? Voy al grano. Hay comunidades autónomas donde se ha optado por una gran intensidad de ocupación del suelo, es decir, muchos pisos, uno encima de otro. Y hay comunidades autónomas que hemos optado por un desarrollo más armónico pero con menor intensidad, es decir, menos metros cuadrados de techo sobre metro cuadrado de suelo. La obligación de ceder suelo urbanizado puede lle-

varnos al caso donde no salgan los números. Podemos estar aprobando una ley que teóricamente sea muy interesante, como pasó con la ley socialista, que teóricamente era una ley innovadora pero ineficaz. Nos podría pasar ahora exactamente lo mismo. Una persona que se enfrenta con una promoción tiene que tener claro en primer lugar que le van a salir los números. Si las ocupaciones son bajas sobre el territorio y encima tiene que ceder suelo urbanizado, quizá no salgan los números. Tengámoslo en cuenta y aprobemos una ley lo suficientemente flexible como para que no entorpezca las distintas opciones en materia de política urbanística.

Estoy totalmente de acuerdo con la Federación Española de Municipios y Provincias cuando se intenta reforzar el carácter público de la dirección y control de la política de suelo. Hay que retocar el artículo 4 del proyecto de ley para que sea una acción básicamente de control y de dirección pública, otra cosa es que los ciudadanos privados tengan un papel protagonista en el mismo.

Agradezco sinceramente a la señora Narbona el eficaz trabajo que ha realizado de comparación de las enmiendas de los distintos grupos parlamentarios. Es realmente brillante ver la cantidad de datos que salen de la libreta de la señora Narbona. Se lo agradezco porque nosotros no lo hemos podido hacer todavía. El éxito del famoso modelo valenciano, tan defendido por el Partido Socialista y por la señora Narbona, todavía está por ver. Es un modelo teórico, distinto, pero no hemos tenido tiempo de evaluarlo. No tenemos ninguna preocupación al respecto, pero no nos sentimos entusiastas con él porque, repito, todavía no se pueden evaluar los resultados.

Por último, y termino señor Presidente, respecto a las valoraciones, estamos totalmente de acuerdo con la Federación Española de Municipios y Provincias cuando critica este nuevo concepto del valor real que introduce el proyecto de ley. Pensamos que el concepto es terriblemente inestable, inconcreto, perverso en sí mismo, y todo aquello que hagamos para introducir en el sistema valores de referencia más estables redundará en beneficio de todos.

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Ante todo, y aunque sea obvio, mi gratitud y mi satisfacción a la señora Rudi por su presencia ante nosotros. Es una pena que esta presencia sea tan breve que se limite a la comparecencia de hoy. En todo caso, nuestra gratitud y nuestra felicitación por la objetividad de su exposición.

No sabía cuál era la pretensión del Grupo Parlamentario Socialista al pedir esta comparecencia, pero ahora ya lo sé. Se trata de poner en evidencia y capitalizar un hipotético descontento o confrontación entre la Federación Española de Municipios y Provincias como asociación que agrupa a los municipios de este país, al Gobierno y al grupo parlamentario que le apoya. Se trata, parece, de capitalizar, evidentemente en beneficio suyo y ejerciendo legítimamente la oposición —no discuto de ninguna manera la legitimidad de su planteamiento—, este supuesto descontento en-

tre el Gobierno y el Partido Popular, por una parte, y la Federación Española de Municipios y Provincias, por otra. Quiero decir que no va a cumplir su objetivo, no lo va a lograr, y lo siento por ella, porque tengo un especial afecto en lo personal por la señora diputada, pero evidentemente, no olvido su condición de adversaria política.

No tiene sentido entender que las sugerencias que ha formulado la Federación Española de Municipios y Provincias constituyen una enmienda a la totalidad. La enmienda a la totalidad es la que han formulado el PSOE e Izquierda Unida y que justamente vamos a debatir mañana; esas son enmiendas a la totalidad. La Federación Española de Municipios y Provincias, en un ejercicio de objetividad y prudencia, ha formulado un conjunto de sugerencias, que obviamente han sido incorporadas en términos de enmiendas del Grupo Parlamentario Popular en buena medida, como tendré ocasión de explicitar. No hay enmienda a la totalidad, hay un planteamiento de sugerencias y hay sobre todo el reflejo —y éste es importante— de dos modelos distintos de urbanismo presentes en este país y en los distintos grupos políticos, que al estar presentes en la Federación Española de Municipios y Provincias se pone en evidencia que son modelos discrepantes y distintos.

Evidentemente, hay dos datos que hay que tener sobre la mesa para valorar en esta comparecencia las posiciones de unos y de otros. Por una parte, la condición de asociación pluralista que es la FEMP por definición; en segundo lugar, repito, la existencia de dos modelos de urbanismo, incluso de propiedad urbana presentes en el mapa político de nuestro país. La FEMP es una asociación plural. Haciendo un ejercicio importante de consenso que es de agradecer se ha logrado esto que ha llamado la señora Rudi el mínimo común, pero todavía —y ella ha hecho alguna referencia al respecto— no es del todo un mínimo común y hay una cierta ambigüedad en algunas de las propuestas que se plantean para dar satisfacción a unos y a otros. Me imagino que se habrá producido la aceptación de las enmiendas de uno a cambio de la aceptación para la incorporación al capítulo global de las propuestas de otros. En definitiva, la valoración de la documentación que nos facilita la FEMP hay que hacerla con realismo y hay que entender que expresa un mínimo común en algunas cosas, pero un mínimo no tan común en otras, como es obvio, y como se ve claramente al hacer el análisis de los distintos renglones o capítulos en que se plasma el propio documento.

Naturalmente, en ese contexto de la FEMP, que es pluralista, se han reflejado los dos modelos distintos de derechos de propiedad urbana y de urbanismo presentes en el mapa político español. Hay un modelo que da un sentido restrictivo al derecho de propiedad y a su contenido esencial, que entiende que los derechos o facultades urbanísticas subordinadas a la titularidad dominical, es decir, el derecho a urbanizar y el derecho a edificar, el derecho a la edificación y el derecho a la urbanización no forman parte del contenido esencial del derecho de propiedad, y hay una expresión que lo dice todo en la exposición de motivos de la enmienda de totalidad de Izquierda Unida, casi en la

misma medida que el PSOE, cuando afirman que estas facultades son demaniales, es decir, que forman parte del dominio público, que no corresponden al propietario y consiguientemente que la Administración competente las puede hacer objeto de concesión administrativa. Es decir, se convierte el derecho de propiedad urbana en el grado límite en una concesión administrativa. En la misma línea se mueve el Grupo Parlamentario Socialista y la Ley 8/1990 y el texto refundido de 1992. Frente a este modelo, otros, entre ellos el grupo al que represento en estos momentos, entienden que estas facultades forman parte del contenido esencial, que lo que se condiciona al cumplimiento de los deberes urbanísticos es su ejercicio. Hay una importante distinción entre titularidad y ejercicio. Y naturalmente estas dos distintas concepciones del derecho de propiedad se trasladan y tienen reflejo y repercusión en múltiples aspectos que van hasta el mismo concepto de licencia. La licencia urbanística para nuestra tesis es una autorización administrativa reglada; para la otra es un título atributivo de facultades urbanísticas.

Estos dos modelos —y no sigo más— se plasman entre otros en los capítulos objeto de debate mañana y en esta comparecencia, porque da la sensación, señora Narbona, de que el punto de referencia no es tanto el documento de la FEMP como las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, con lo cual evidentemente se desvela que de lo que se trata es de confrontar al grupo parlamentario que apoyo al Gobierno y la diagnosis o documentación de la FEMP. Como digo son dos modelos distintos y uno de los capítulos en los que se manifiesta esta discrepancia es en el concepto mismo de propiedad urbana, pero sigue después el capítulo de las cesiones, que la señora Narbona, que mide muy bien sus palabras, las ha mencionado como las mal llamadas cesiones, porque evidentemente arrancando de un concepto del derecho de propiedad urbano distinto, entiende que las facultades de urbanizar y de urbanización, de edificar y de edificación son públicas y por tanto no hay una cesión del propietario al ayuntamiento, sino que hay una cesión del ayuntamiento o de la Administración actuante al propietario. Por consiguiente, el segundo tema objeto de discrepancia es el tema que llama la señora Narbona las mal llamadas cesiones y para nosotros son simplemente las cesiones.

Un tercer capítulo objeto de discrepancia y también fruto de la presencia de dos modelos distintos en esta Cámara y en la FEMP es el peso de la iniciativa privada. Como dijo el profesor García de Enterría, el urbanismo español se enfrenta con un problema de equilibrio difícil entre actuación pública y actuación privada. Entendiendo en todo caso que el urbanismo es una función de carácter público, un modelo pone el énfasis y el peso en la actuación privada y otro lo pone en la pública. Consiguientemente —y no sigo más— hay la confrontación de dos modelos diferentes, insisto, en el hemiciclo de esta Cámara y en el del Senado y en la Federación Española de Municipios y Provincias, que no tiene más remedio que reflejarse a pesar del ejercicio de prudencia y objetividad que ha hecho la FEMP a la hora de componer eso que ha llamado la señora Rudi el mínimo común.

En este orden de cosas quiero ante todo afirmar que no hay confrontación entre la Federación Española de Municipios y Provincias y el Gobierno y el grupo parlamentario que le apoya. El Grupo Popular al que yo represento en este momento ha actuado con los hechos y no con palabras. Se ha aludido a palabras o a manifestaciones de determinadas personalidades públicas, etcétera. Lo paso por alto, voy a los hechos, y los hechos son que de 22 sugerencias que ha presentado la FEMP, exactamente 11 han sido acogidas literalmente e incorporadas como enmiendas del Grupo Parlamentario Popular; que en el espíritu de lo que se dice hay al menos cuatro o cinco más y que evidentemente no tengo más remedio que reconocer que permanecen, porque entendemos que pertenecen a otro modelo distinto de derecho de propiedad y de urbanismo; son otra serie de sugerencias que no nos ha parecido razonable aceptar, pero que naturalmente, en el deseo de que en el seno del debate parlamentario que se inicia mañana se llegue a un consenso al menos igual o parecido al de la FEMP, estamos dispuestos a tener en cuenta en el trámite de enmiendas de carácter parcial en el momento oportuno.

En todo caso, quiero hacer una afirmación de municipalismo frente al planteamiento que ha hecho el representante de Izquierda Unida, en la perspectiva del Partido Popular a la hora de, a través del Gobierno, formalizar este proyecto de ley. Las referencias y el respeto al planeamiento en el proyecto de ley son constantes, lo cual significa respeto a las competencias que, en el marco de la autonomía local, corresponden a los municipios. Es obvia la asunción, y su incorporación al proyecto, del principio de subsidiariedad. Consiguientemente, en estos planteamientos de globalidad en que han incurrido uno y otro grupo no tengo más remedio que manifestar nuestra discrepancia.

Pasando al capítulo de las enmiendas en concreto —ya he dicho que aproximadamente el 50 por ciento se han incorporado literalmente— me quiero referir a los tres o cuatro aspectos más llamativos. En materia de cesiones, el modelo del Gobierno sigue siendo el mismo. No digo que permanezca inmutable en el curso del debate parlamentario, porque coincido con el portavoz de Convergència i Unió en que esto no se puede convertir en el único tema del proyecto de ley del Gobierno, cuyo objetivo es lograr un abaratamiento del suelo y de ese modo un abaratamiento de la vivienda. No se puede convertir en el objetivo único. Si me permiten la expresión, no podemos convertir el tema de las cesiones en algo así como el canal de Beagle, que requiera algo así como un arbitraje papal, que sea el reflejo de una discrepancia absolutamente insuperable. En este contexto, el Gobierno mantiene, digamos que por el momento, su posición: moverse en una franja entre el 0 y el 10 por ciento, por decirlo de una manera coloquial y rápida, y que sean las comunidades autónomas, de acuerdo con la sentencia de 20 de marzo de 1997 del Tribunal Constitucional, las que establezcan el *quantum* específico de las cesiones, naturalmente en la filosofía de que las cesiones son cargas y que en una economía de mercado se van a acabar transmitiendo inexorablemente, más pronto o más tarde, a los adquirentes finales de las viviendas o a los adquirentes finales de los suelos.

En cuanto a la figura del promotor o del agente urbanizador —también en una enmienda al artículo 4, apartado 2, hemos hecho posible un reconocimiento casi explícito de la misma, que nos parece, y lo hemos dicho muchas veces, el aspecto más positivo de lo que es emblemático para el Partido Socialista, al parecer, que es la famosa ley valenciana.

En lo que se refiere a los costes de urbanización de los terrenos en los que se materializan las cesiones nos ha parecido que el tema pertenece más al urbanismo que al derecho de propiedad, si en este binomio, evidentemente muy simplificado, concretamos lo que es competencia del Estado y lo que es competencia de las comunidades autónomas, y al pertenecer más al urbanismo —de ahí también las enmiendas a los artículos 14 y 18— entendemos que deben ser las administraciones autonómicas las que, en función de las especificidades de su territorio, de sus particularidades y de un conocimiento mayor y más profundo de la realidad, digan en cada caso, en su propia normativa, cuándo el suelo que se cede a los ayuntamientos debe o no debe ser urbanizado y en definitiva a cargo de quién debe ir los costes de urbanización.

Hemos aceptado prácticamente en su integridad, con alguna salvedad susceptible de ser reconsiderada en el debate en Comisión, la definición de suelo urbano. No entiendo cómo la señora Narbona arremete contra ese tema, cuando la enmienda de texto alternativo socialista lo que hace es entender, llevando al extremo su respeto a las competencias autonómicas, que no hay lugar a una definición en su texto de lo que es suelo urbano urbanizable o no urbanizable, olvidando que nos movemos en este mundo en un contexto de significantes y significados, y al significant hay que decirle cuál es el significado correlativo. No basta con que en una norma se diga que hay tres clases de suelo (urbano, urbanizable y no urbanizable); supongo que habrá que decir, en términos muy generales, cómo se define cada una de estas categorías, en términos de categorías globales, no en la definición concreta —que evidentemente sería invadir competencias de otras entidades, en este caso de las comunidades autónomas—, no en la expresión y el detalle concreto de lo que es suelo urbano, urbanizable y no urbano.

Hemos aceptado, insisto, múltiples enmiendas, aunque no voy a referirme a ellas una a una.

Finalmente, está el tema de valoraciones, que parece que es polémico. El Gobierno entiende, a la vista de las valoraciones que se han manejado en expropiaciones y para otros propósitos, que hay una disparidad de criterios de valoración, según el objetivo sea uno u otro, y que hay que ir a un planteamiento bastante inequívoco en términos conceptuales, aunque su aplicación práctica y concreta sea de difícil concreción qué es el valor real, el valor de mercado. ¿Cómo se determina ese valor de mercado? Seguramente habrá que matizarlo. Aquí estamos abiertos a cualquier tipo de enmiendas que se puedan plantear en el terreno de la valoración específica y detallada de los preceptos de nuestro proyecto, pero evidentemente creemos que el que se debe de manejar es el valor real o el valor de mercado, sin perjuicio, insisto, de que

su matización o su definición al detalle sea objeto de las enmiendas concretas.

En definitiva, voy acabando, señor presidente, creemos que no hay una contradicción insalvable entre la posición de la FEMP y el proyecto de ley ni hay una contradicción insalvable entre las enmiendas del grupo parlamentario al que yo represento, en la medida en que recogen los criterios del Gobierno y han ponderado de modo muy particular las sugerencias de la FEMP, y el documento general de la FEMP.

No quiero caer en la tentación, señor presidente, de anticipar ahora el debate de mañana entrando en si hemos o no obstaculizado la promoción de viviendas de protección oficial, en si hay que mantener adverbios determinados como el de justificadamente, o adjetivos como el de racional, que nos parecen temas menores que son perfectamente salvables en el debate que seguirá al debate de totalidad de mañana. Lo mismo tengo que decir en lo que concierne a la reversión. Nosotros creemos que la reversión es un derecho del ciudadano y que no tiene sentido cuando el fin de interés público que justificó la expropiación se mantiene, pero cuando no se ha producido, cuando no se ha plasmado, cuando no se ha concretado ese fin de interés público que justificó la expropiación debe proceder claramente el derecho a la reversión. Esto sería, insisto, señor presidente, entrar en un debate que se inicia mañana y que sobre todo, a este nivel de detalle, se llevará a cabo en esta Comisión en el momento oportuno.

Yo no sé si lo que tiene que hacer la FEMP es reiterar al Gobierno o insistirle al Gobierno, como ha sugerido la señora Narbona, erre que erre, hasta que acepte literalmente y una a una todas las propuestas que ha hecho la FEMP. No creo que sea ése el camino, pero es un tema que corresponde a la FEMP y a la presidenta de su Comisión de Urbanismo. Lo que sí quiero reiterar es que habrá aspectos donde quepa el consenso y aspectos, seamos realistas, donde el consenso sea imposible, porque estamos en presencia de dos modelos distintos de derecho de propiedad urbana, de urbanismo y de presencia equilibrada o desequilibrada entre actuación pública y actuación privada en esta área tan importante que es el urbanismo. De ninguna manera puedo entender que el documento de la FEMP sea, como ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, utilizando otra expresión, un varapalo a la política urbanística y al proyecto de ley del suelo del Gobierno del Partido Popular, del que es expresión este mismo proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las cuestiones planteadas, tiene la palabra la señora Rudi.

La señora **PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE URBANISMO DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS** (Rudi Úbeda): En primer lugar y de forma generalizada, deseo agradecer a todos los portavoces parlamentarios las palabras amables y de bienvenida que han tenido hacia mi persona, tanto en mi calidad de representante de la FEMP hoy por la mañana en esta Comisión de Infraestructura del Congreso, como también en algún caso de vieja compañera de tareas parlamen-

tarias. En cualquier caso, voy a intentar respuesta a lo que creo que puedo, es decir, contestando a aquello que es relato de hechos objetivos y de hechos que han ocurrido. Pienso que flaco favor haría a la Federación Española de Municipios y Provincias si entrase aquí a hacer juicios de valor que en algún caso podrían coincidir con unos u otros portavoces parlamentarios.

Insistía mucho en mi primera intervención en que la Federación Española de Municipios y Provincias es una asociación plural en la cual estamos representados todos los grupos políticos, por lo que hay algunos aspectos en los cuales hay coincidencia, mientras hay otros —en algunas ocasiones muchos, en otras menos— en los cuales los criterios personales de cada uno de los miembros de la FEMP indudablemente son divergentes. Creo que mi presencia esta mañana aquí es como presidenta de un órgano corporativo, de la Comisión de Urbanismo de la FEMP, y que mis manifestaciones —y he tenido exquisito cuidado de que en mi primera intervención así fuera y voy a seguir teniéndolo de que en la segunda también lo sea— no deben salirse un ápice de los contenidos debatidos y aprobados en la Comisión de Urbanismo de la FEMP. Por eso, señores diputados, aquellos portavoces que en sus preguntas hayan pedido opiniones personales de la señora Rudi me permitirán que no les conteste.

No, por supuesto —por Dios, entiéndanme—, porque no las considere oportunas, sino porque creo, insisto, que en aras de seguir manteniendo el consenso que a base de mucho esfuerzo conseguimos en la Federación Española de Municipios y Provincias, mi comparecencia esta mañana aquí debe ser como la portavoz del órgano colegiado, por lo que sobre temas que todavía no han sido vistos en el órgano colegiado, señoras y señores diputados, podría darme mi opinión personal, pero creo que probablemente sería de poco interés para todos ustedes.

En primer lugar, señora Narbona, ante su protesta por la no presencia aquí de la señora Barberá, presidenta de la Federación Española de Municipios y Provincias, lo que sí quiero decirle es que no se debe entender —por lo menos no era ésa la intención de la señora Barberá— como una actitud de menosprecio o de falta de interés por comparecer esta mañana aquí, sino precisamente porque, y siguiendo la costumbre que tenemos establecida, el funcionamiento de la Federación Española de Municipios y Provincias se hace a través de comisiones. Cada comisión de trabajo está presidida por un miembro de la Comisión ejecutiva de la propia Federación y los documentos de trabajo se elaboran en las comisiones sectoriales que, a su vez, se elevan a la Comisión ejecutiva, que es donde se aprueban. Por tanto, lo que normalmente se hace es que a cada foro vayan la presidenta o el presidente de comisión que más conoce el tema, que más lo ha tratado, por lo que es el que más información puede dar. Ése ha sido el planteamiento de la señora Barberá y si se ha pensado en alguna otra cosa, en su nombre pido disculpas porque conozco cuál ha sido su ánimo.

Al principio de mi explicación decía que no iba a entrar en juicios de valor ni voy a decir si el documento de la FEMP es o no una enmienda a la totalidad. En el debate,

señores parlamentarios, cada uno defenderá sus posiciones, aunque si me permiten una reflexión personal, diré que tengo que estar haciendo un gran esfuerzo para que no afloren en mí los diez años de parlamentaria que he pasado en esta casa, pero voy a intentar mantener, insisto —y les prometo lograrlo—, la posición institucional. Por tanto, al hacer sus valoraciones políticas están en su misión, señores parlamentarios, ustedes son los que deben discutirlo y lógicamente el funcionamiento democrático de la Cámara, al final, con el juego de mayorías y minorías, será el que dé contenido al texto del proyecto de ley. Sí quiero decir que las propuestas de enmienda que se han remitido a todos los grupos —insisto una vez más, a fuer de ser reiterativa— es la posición oficial de la Federación Española de Municipios y Provincias.

Si ustedes me preguntasen, fuera de este ámbito, si yo comparto, como alcaldesa de Zaragoza, como Luisa Fernanda Rudi, el cien por cien del texto remitido por la FEMP, probablemente se lo tendría que contestar —en este ámbito creo que no—, lo mismo que si se lo preguntan a cualquier otro miembro de la ejecutiva de la Federación Española de Municipios y Provincias, porque lógicamente, para llegar a un consenso, todos nos vamos dejando —si me permiten la expresión— plumas en el camino. Probablemente representantes de otros grupos políticos que han llegado al consenso de este texto han dejado unas, mientras representantes de otros grupos políticos hemos dejado otras, con la cual, insisto, la posición oficial de la Federación Española de Municipios y Provincias son las propuestas de enmienda a 22 artículos, de los 43 ó 42 y unas cuantas disposiciones transitorias que tiene el texto del proyecto de ley. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a relatos objetivos de los hechos que en algún momento no me he expresado o que quizás he omitido, ahí sí que voy a intentar aclarar lo que no he podido dejar claro en mi primera intervención. Ha existido diálogo entre la Federación Española de Municipios y Provincias y el Gobierno en el proceso de redacción de los borradores de este proyecto de ley y en mi primera intervención creo que he hecho referencia explícita a una comparecencia o visita que hizo el Director General de la Vivienda, señor Nasarre, a petición de la FEMP, a la sesión de la Comisión de Urbanismo, de 21 de abril de 1997. Ya teníamos en nuestro poder el primer borrador, pero para ampliar la información y porque en ese momento ya había aparecido la sentencia del Tribunal Constitucional, el señor Nasarre compareció ante la Comisión de Urbanismo de la Federación para explicarnos, repito, la postura del Gobierno con respecto a la sentencia del Tribunal Constitucional y cómo afectaba al borrador del anteproyecto. ¿Por qué me he saltado una reunión de la Comisión de Urbanismo y he pasado de abril a julio, que es la última en la que se aprueba el documento de propuesta de enmiendas? Hay una reunión intermedia, del 26 de mayo de 1997, y en ese momento ya se había convertido en proyecto de ley. Sí debo de decir —y no tengo aquí el acta de la reunión de 21 de abril, pero estoy segura de que la señora Narbona la podrá obtener a través de cualquiera de los representantes de su grupo en la FEMP y, si

no, se la podremos mandar desde la FEMP— que en la comparecencia del señor Nasarre éste nos rogó que las sugerencias que tuviéramos hechas ya, aunque no habían seguido todo el trámite de aprobación final en Comisión de Urbanismo y en Comisión ejecutiva sobre el primer borrador —que lógicamente hubo que modificar posteriormente por la aparición de la sentencia—, se las remitiésemos al Gobierno para ir adelantando. Yo creo recordar —y hablo de memoria, señora Narbona— que en esa Comisión de Urbanismo hubo dos posturas y fue precisamente el representante del Partido Socialista el que se negó a que mandásemos sugerencias al primer borrador, para ir adelantando, puesto que —y si no recuerdo mal es el concejal de Urbanismo de Barcelona— el Gobierno tenía que mandarnos un segundo borrador. Esta decisión de la Comisión de Urbanismo —y también hablo de memoria y espero no equivocarme— pasó a la Comisión ejecutiva de la FEMP, que en aquellos momentos decidió —es una información que yo no había dado anteriormente— mandar esas sugerencias sobre el primer borrador al Gobierno. Ése es el paso, señora Narbona, que yo antes no había explicado, porque no había un acuerdo firme de la Comisión de Urbanismo, pero que nos permitió ir adelantando. En esa comparecencia —y me imagino que constará en las actas de la Comisión, que le harán llegar los servicios de la FEMP, si son de su interés— el señor Nasarre nos insistió en la urgencia de que remitiésemos las sugerencias, por cuanto el Gobierno quería aprobar el proyecto de ley para remitirlo a esta Cámara —en aquellos momentos se hablaba de la fecha del 15 de mayo; se aprobó, creo, algo después.

Los trabajos de la FEMP no pudieron estar a tiempo, porque han sido complicados para llegar al consenso —se lo digo en este momento— para remitirlos al Gobierno en la fecha que éste nos pidió. Por eso, la labor tanto del grupo de trabajo como de la Comisión de Urbanismo se retrasó hasta el 21 de julio para conseguir el consenso adecuado y es por lo que lo remitimos directamente a los grupos parlamentarios, puesto que entendíamos que una vez que un texto se había convertido en proyecto de ley —y creo que entendíamos bien desde la Federación Española de Municipios y Provincias—, el ámbito es el Parlamento, ya no es el Gobierno, ya son ustedes, señores representantes de los grupos parlamentarios, quienes en el Congreso y en el Senado tendrán que decidir.

Me habla de un documento de fecha 3 de julio y me dice que ha desaparecido. No ha desaparecido, señora Narbona, lo que nunca existió, y me explicaré. No existió como acuerdo de la Comisión de Urbanismo de la FEMP. En estos meses se ha trabajado en muchos documentos. A lo que usted hace referencia es a una entradilla de un documento de los técnicos. Posteriormente, en la Comisión de Urbanismo, el acuerdo que se toma es el de remitir el texto que ustedes tienen en su poder, acuerdo que es posteriormente ratificado por la Comisión ejecutiva.

Algo que ha venido flotando a lo largo de las intervenciones de distintos portavoces, creo que también del de Izquierda Unida, ha sido la preocupación del municipalismo español por la disminución de los ingresos. Uno esto con lo que planteaba el representante del Grupo Catalán (Con-

vergència i Unió) diciendo que las cesiones no pueden financiar a los ayuntamientos y no voy a entrar aquí, porque creo que no es mi misión, en un debate sobre filosofía. Lo que sí quiero que entienda como postura de la FEMP es que no está resuelta, como usted bien apuntaba, la financiación de las corporaciones locales. Es un problema que se viene arrastrando desde el año 1988 cuando se aprueba la Ley de Haciendas Locales —y no quiero abrir un debate que, insisto, no me corresponde— y hay que señalar que el incremento de la demanda de los ciudadanos no ha ido paralelo con el incremento de los recursos que los ayuntamientos tenemos y, lógicamente, cualquier cosa que afecte a la financiación preocupa.

En ese sentido, antes de la reunión de julio —no recuerdo exactamente la fecha— hay un acuerdo de la Comisión de Urbanismo de la FEMP diciendo al Gobierno que estudie las compensaciones no solamente de la pérdida de pasar del 15 al 10, sino en el conjunto de la financiación. Aunque no sea del ámbito de esta Comisión, puedo decirles que hay una comisión de trabajo mixta entre FEMP y Ministerio de Hacienda que está estudiando el nuevo modelo de financiación. En esa vía —y entenderán que yo no tenga tanta información porque no presido esa comisión— se está estudiando el conjunto de la financiación de los ayuntamientos y donde se ha derivado que contemplen la merma de ingresos por bajar del 15 al 10.

Me preguntaba la señora Narbona si en algún momento se ha barajado la posibilidad de un informe jurídico sobre la posible inconstitucionalidad del proyecto de ley. Yo, señora Narbona, creo recordar que no. No tengo aquí las actas, pero no me suena que en ningún momento se haya planteado inconstitucionalidad de un proyecto de ley que, por otra parte, sería un término jurídicamente poco definido. Sí se pidió —quizá no me haya explicado con claridad en mi primera intervención— un dictamen jurídico sobre la situación en que se quedaban los ayuntamientos como consecuencia de la sentencia del Constitucional. Eso sí que ha sido un terremoto en la gestión del día a día de los ayuntamientos, sobre todo, como yo les decía en mi primera intervención, de aquéllos cuyos planes generales los habían adaptado al texto refundido de 1992. En el Ayuntamiento de Zaragoza hemos podido seguir trabajando porque no estaba adaptado. Les pongo un ejemplo gráfico. El Plan general de ordenación urbana de Zaragoza estaba aprobado en 1986 y el anterior equipo de gobierno, mis antecesores, no lo adaptaron y en este momento nos ha venido bien porque nos ha permitido seguir trabajando mejor con lo que ha quedado vivo de la ley de 1992, completado con la ley de 1976 y con los reglamentos. No les había dicho el nombre del catedrático al cual se pidió, pero se lo puedo decir ahora. El 20 de mayo el profesor don Jesús González Pérez entregó a la FEMP el dictamen emitido, a instancias de esta Federación, sobre el alcance y repercusiones de la sentencia del Tribunal Constitucional de 20 de marzo en el ordenamiento urbanístico estatal, en cuanto pueda afectar a los ayuntamientos. Ése es el dictamen jurídico que se pide.

Me hablaba de las repercusiones fiscales. Creo que ya lo he contestado enlazándolo con el tema de la financiación.

La señora Narbona me pide que emita opinión sobre la satisfacción de la Federación Española de Municipios y Provincias con las enmiendas del Partido Popular. Yo debo decirle, señora Narbona, que la Federación Española de Municipios y Provincias como tal, es decir, ningún órgano colegiado, ha estudiado todavía las enmiendas no del Partido Popular, sino de ningún otro grupo. Por tanto, cuando se estudien podremos emitir criterio sobre la satisfacción o insatisfacción en cuanto a las enmiendas presentadas por todos los grupos parlamentarios. Si yo en este momento me definiera sobre las presentadas por un grupo o por otro, flaco favor estaría haciendo a mi labor de representatividad de un órgano colegiado. Además, como usted sabe muy bien, las enmiendas han sido publicadas en el Boletín del 23 de octubre —lo tengo aquí delante—, estamos hoy a día 29 y los miembros de la Federación Española de Municipios y Provincias, además de estar aquí en Madrid, tenemos que estar en los ayuntamientos gestionando los intereses de nuestros ciudadanos, con lo cual no nos ha dado tiempo a contemplarlo.

Intenciones de la Federación Española de Municipios y Provincias. Le puedo adelantar que el trámite legislativo tiene este primer paso en el Congreso, tiene un segundo en el Senado, y, desde luego, la propuesta que haré, en mi calidad de presidenta de la Comisión de Urbanismo a la Comisión Ejecutiva, es la de que en el momento en que este proyecto de ley salga de esta Cámara volvamos a estudiarlo, planteemos las enmiendas que entendamos que todavía deben de ser contempladas y las remitiremos a los grupos parlamentarios del Senado, porque pienso que ése es el trámite que hay que seguir.

Al señor Fernández, de Izquierda Unida, le digo lo mismo: no voy a entrar en valoraciones sobre cuáles son los grupos que el municipalismo les preocupa poco o mucho. Debo decirle, porque es la opinión generalizada de la FEMP, que estamos esperanzados con el proceso del pacto local en lo que respecta a la relación con el Gobierno, que es donde menos competencias tienen, que es el traspaso de competencias que están en manos de la Administración central a los ayuntamientos. En el grupo de trabajo del pacto local hay un representante de su partido político y me imagino que le podrá dar la misma impresión que le estoy dando yo. Saliéndome un poco quizá del ámbito de esta intervención, antes rogaba a todos los grupos parlamentarios que representan a los partidos políticos que, desde luego, en la FEMP estamos muy interesados en que se llegue a ese acuerdo de partidos para sacar adelante un pacto local, no hacerlo comunidad a comunidad, porque es una cuestión de diseño de Estado, si ustedes me permiten. Todos los representantes de la Federación Española de Municipios y Provincias, independientemente del grupo político al que pertenezcamos, estamos muy interesados, como actores de la política municipal, en que salga adelante el pacto local.

Deseo aclararle una cuestión, señor Fernández. Me dice que por culpa del decreto-ley ha habido paralización en al-

gunos ayuntamientos respecto a revisiones del plan general. Creo que el problema que ha habido, por lo menos con el que me he encontrado en el Ayuntamiento de Zaragoza, y no solamente en éste, sino por comentarios que hemos hecho en la propia Federación, es que lo que ha supuesto paralización o retraso fue la sentencia del Tribunal Constitucional, porque nos quedamos sin percha legislativa —si me permiten la expresión— de donde colgar estas revisiones. Debo decirle, y se lo expongo a título de orientación —y perdonen que lo haga en primera persona—, que el Ayuntamiento de Zaragoza ha iniciado los trabajos de revisión y hace 15 días se han sacado a exposición pública lo que en el argot se conoce por el avance. ¿Por qué? Porque entendemos que podemos seguir trabajando mientras los parlamentarios, tanto en el Congreso como en el Senado, sacan adelante la ley estatal y porque también sabemos que la comunidad autónoma está preparando su proyecto de ley, que va a ir parejo a la ley estatal. Con ello, le intento adelantar que ésa es la situación en que nos encontramos. Insisto, las revisiones de los avances de planes generales se han visto afectadas, a mi entender, por la sentencia del Tribunal Constitucional.

Se ha referido a declaraciones de los señores Nasarre, Rato y Arias-Salgado, y que no había manifestaciones. Yo le puedo decir, porque fue público y consta en las actas, que en la reunión de la Comisión de Urbanismo, de 26 de mayo de 1997, entre las cuestiones que se acordaron, se dijo lo siguiente: Asimismo, ante las declaraciones atribuidas en diversos medios de comunicación a responsables del Ministerio de Fomento, en el sentido de que la nueva ley viene a acabar con la especulación de los ayuntamientos, la Comisión de Urbanismo de la FEMP acuerda expresar su malestar y solicita su rectificación. La Comisión de Urbanismo entiende que, muy al contrario, los ayuntamientos españoles están realizando enormes esfuerzos por mantener y aumentar la calidad de vida de los ciudadanos en ésta y en todas las áreas de su competencia y mejorar el diseño de las ciudades, así como pedir una mayor sensibilidad y respeto en un momento en el que se inicia el proceso de tramitación de una ley cuyos contenidos están siendo objeto de análisis en el seno de la Federación dada su trascendencia en el conjunto de las corporaciones.

Con respecto a las personas a las que hacía referencia en estas declaraciones, debo decirle que el señor Nasarre dijo que él no lo había dicho, pero, en cualquier caso, no íbamos a entrar en discusión de quién había dicho que no, sino que quedó claro cuál era la postura de la Federación Española de Municipios y Provincias.

El señor Recoder ha planteado más reflexiones que preguntas concretas a mi intervención. Quiero decirle que lo que los ayuntamientos necesitamos, como todos, pero permítame que hable desde mi parcela en este momento, son leyes que nos permitan gestionar con eficacia y con agilidad. En eso estoy de acuerdo y creo que estaremos de acuerdo todos. Luego habrá criterios políticos o ideológicos, modelos de propiedad, como aquí se ha dicho, pero lo cierto, sobre todo en una materia tan compleja como es el urbanismo y que, además, absorbe un porcentaje elevadísimo e importantísimo de la gestión del día a día de los

ayuntamientos, es que cuanto más clara sea la normativa, menos problemas de interpretación nos encontraremos en los ayuntamientos y, sobre todo, menos veces nos veremos en los tribunales, que, en muchas ocasiones, lo que hacen es dilatar el desarrollo de las ciudades, por discrepancias entre la interpretación que a las normativas dan los ayuntamientos o los particulares.

Decía S. S. que de la cesión del suelo urbanizado pueden no salir los números. Puede que tenga razón, pero le digo lo que le decía en un principio. No quiero emitir aquí mi opinión personal, sino la consensuada por la Federación. En cualquier caso, señores diputados, entiendan que desde los ayuntamientos, donde siempre tenemos muchas demandas y escasa financiación, intentamos, lógicamente, contar con el máximo posible. Ustedes son parlamentarios y su obligación es tener una visión más amplia y conjugar los intereses de todos en España: ayuntamientos, administración local, autonómica, administrados, etcétera. La visión que he traído aquí es la que me corresponde como alcaldesa y representante de la FEMP ante esta Comisión y probablemente ustedes tengan que analizar otros pros y otros contras.

Señor presidente, termino mi intervención como la empezaba, insistiendo en que respecto a aquellas cuestiones a las que no he dado respuesta, que no se entienda que no la quiero dar, sino que tendría que dar la opinión personal de Luisa Fernanda Rudi, alcaldesa de Zaragoza, y para más señas integrada en un proyecto político determinado, que tiene aquí sus representantes y que creo que son ellos los que deben dar esas visiones. Por tanto, tampoco puedo mostrar desacuerdo con algunas cuestiones mencionadas aquí. A lo mejor no coincido al cien por cien con ellas, pero no es mi misión en la mañana de hoy.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Como es tradición en esta Comisión, de acuerdo con el presidente y con el conjunto de la Mesa, existe la posibilidad de que los grupos puedan utilizar un segundo turno, no superior a cinco minutos, como es lógico, y espero que se sujeten al tiempo porque nos encontramos en una hora avanzada.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Narbona.

La señora **NARBONA RUIZ**: Lamento que sea una hora avanzada, pero aparte de hacer alguna consideración sobre lo expuesto por la compareciente, he sido aludida reiteradamente por el portavoz del Partido Popular. Todos los aquí presentes saben que hay un artículo del Reglamento que prevé mi derecho al uso de un poquito de tiempo como respuesta al señor Ortiz.

Señor Ortiz, nosotros pedimos la comparecencia de la presidenta de la FEMP en el mes de junio; es decir, cuando todavía la FEMP no había podido emitir un informe oficial sobre el proyecto de ley que el Gobierno ya había aprobado. Por lo tanto, cuando pedimos esta comparecencia se estaba produciendo un hecho que nos parecía que justificaba que pidiéramos a la presidenta de la FEMP una valoración desde esa condición. El Gobierno había aprobado un proyecto de ley de clara trascendencia para los ayunta-

mientos y la FEMP no había tenido ocasión —como su representante nos explica aquí esta mañana— por las urgencias del Gobierno de emitir una posición.

En lugar de comparecer entre los meses de junio a septiembre, lo hace en el mes de octubre. Desde que solicitamos su comparecencia se han producido varios acontecimientos que hay que tener en cuenta. Cómo no vamos a tenerlos en cuenta si se han presentado enmiendas que han sido publicadas hace algunos días en el Boletín Oficial del Estado que ponen de manifiesto, para cada grupo parlamentario, en qué medida se ha tenido en cuenta el contenido del informe que la FEMP pudo finalmente aprobar en la Comisión Ejecutiva en el mes de julio. No pretendemos capitalizar ningún enfrentamiento, ninguna confrontación. Si esa confrontación existe en un 10, en un 20, en un 50 o en un 60 por ciento será algo que se dirá desde la FEMP. Naturalmente, será valorado por los distintos grupos políticos y el Gobierno hará o no hará, respecto de ese eventual conflicto, lo que considere oportuno. Pero no le tengan tanto miedo al conflicto. Esto también se lo tengo que decir, señora Rudi con todo cariño. Si ha habido un proceso de debate interno y en él se han manifestado momentos de tensión frente al Gobierno, tampoco sucede nada porque quienes la han precedido en etapas anteriores no han tenido el más mínimo reparo de ser muy críticos con el Gobierno socialista, aunque fueran alcaldes socialistas.

En mi anterior condición de secretaria de Estado he tenido —entre comillas— que «sufrir» esa crítica absolutamente saludable. Que un informe que pasa del órgano técnico a la Comisión que usted preside aparte determinadas observaciones, que creemos que son de importancia, significa que cuando el informe técnico ha llegado a la Comisión se ha considerado oportuno en ella no reflejarlas en sus conclusiones. Ésa es de las pocas preguntas que yo le he hecho y que me doy por satisfecha con su respuesta.

No le he preguntado si usted opinaba que esto equivalía a una enmienda a la totalidad. Eso lo afirmo yo, como representante del Grupo Parlamentario Socialista, porque creo que, cuando una asociación de municipios de España presenta prácticamente a todos los artículos de un proyecto de ley alternativas que en algunos casos significan una posición completamente contraria a la del Gobierno, eso equivale a un enmienda de totalidad. Pero yo no preguntaba si usted lo ve así, porque su condición no es la de valorar si es o no una enmienda a la totalidad, y lamento que al señor Ortiz le parezca que esto es una forma no plenamente justificada de entrar en un debate político.

En cualquier caso, usted misma lo dice, la FEMP va a seguir trabajando en estas enmiendas. Según el señor Ortiz les han aceptado el 50 por ciento. Basta coger lo que dice que han aceptado del suelo urbano. Han aceptado el 50 por ciento de esa enmienda; al final, lo que les han aceptado de verdad es un 25 por ciento que ustedes, en esa necesidad de consenso, valorarán si es más o menos importante y si desde la FEMP se requiere o no plantear al Gobierno que introduzca alguna otra modificación durante la tramitación de esta norma.

En absoluto pretendo que quede la impresión de que nosotros queremos generar un conflicto porque éste ya

existe y, además, entre los propios ayuntamientos de distinto signo político, y no pasa nada. El conflicto es una cosa muy saludable y lo que no hay que intentar, como el Gobierno ha hecho en el debate de presupuestos, es que cuando existe un informe se diga que no servía para nada, que es una fábula y que en 24 horas ha cambiado. ¿Por qué, si es una opinión de un experto en un caso o de un grupo de expertos en otro? ¿Un informe se cambia en 24 horas y este otro se cambia en 21 días? Quizá los procesos de modificación de los informes de los expertos de la FEMP, como tiene representantes de varios partidos políticos, son un poco más lentos.

En cualquier caso, señor Ortiz, creo que no se trataba ni siquiera de anticipar el debate de totalidad, sino de que los grupos parlamentarios tuviéramos la ocasión de posicionarnos respecto a un informe que la FEMP ha tenido a bien remitirnos. En ese sentido, yo creo que el debate queda abierto, y si en otra ocasión el grupo parlamentario que represento solicita que comparezca la presidenta de la FEMP, lo hará en la medida que crea que no sólo se trataba de un tema urbanístico. Usted, señora Rudi, lo ha demostrado claramente. Usted ha hablado de pacto local y de otras cuestiones que no eran sólo urbanísticas, y supongo que si hubiera venido la señora Barberá hubieran sido objeto de su exposición. Se lo agradezco muchísimo, pero creo que cuando se pide desde una comisión que venga el máximo responsable de la FEMP es porque su presencia tiene sentido. Es posible que en otra ocasión reiteremos esta petición.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señora Narbona.

El señor Fernández, de Izquierda Unida, tiene la palabra.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Quiero empezar hablando de una afirmación que ha hecho la señora Rudi sobre mi pronunciamiento anterior de que el Real Decreto-ley 5/1996 ha paralizado el desarrollo urbanístico. Además, me he referido a un caso concreto, al de Zaragoza. Yo conozco bastantes más. También he tenido responsabilidades municipales y, por tanto, conozco bastantes más casos.

Permítame que le lea con brevedad una noticia sobre Zaragoza, que dice así: El equipo redactor del avance para la revisión del Plan general de ordenación urbana ya advirtió el pasado mes de diciembre que el diseño de Zaragoza, el futuro, se estaba haciendo en un momento de indefinición legal, que es lo que yo le decía. Y sigue diciendo que ello podría dar lugar a contradicciones, puesto que ya entonces se había anunciado para este año una nueva reforma de la Ley del Suelo. En el momento actual —afirman los técnicos— el margen del régimen del suelo esta dominado por el Real Decreto-ley 5/1996, y la supresión que hace en el mismo de la distinción entre suelo urbanizable programado y no programado, con sólo dos disposiciones —subrayan—, provoca numerosas lagunas e indefiniciones legales. Por tanto, no aconsejan hacer modificaciones en ese momento.

Esto es una realidad. Esto lo advertíamos nosotros cuando se estaba tramitando el proyecto de ley, y estamos viendo que luego la tramitación de los planes y modificaciones ha dado origen a una inseguridad jurídica tremenda en los ayuntamientos.

Usted es posible que no quiera reconocerlo porque el Real Decreto-ley 5/1996 está promulgado por el Gobierno. Lo más seguro es que usted no quiera darme la razón, pero insisto en que no solamente ha sido Zaragoza, sino bastantes más poblaciones las que se han visto afectadas por este real decreto-ley mal nacido, mal alumbrado y que no ha aportado nada positivo.

También quiero referirme a una cuestión que se plantea reiteradamente cuando se habla de cesión a los ayuntamientos de aprovechamientos. A todos los grupos que hablan de cesiones tengo que recordarles que están en un error tremendo porque existe jurisprudencia que habla de que a los ayuntamientos no les ceden; los ayuntamientos lo que tienen reconocida es una capacidad, a través del artículo 47 de la Constitución, para participar en las plusvalías y el aprovechamiento, que es distinto; es decir, el propietario no cede aprovechamiento al ayuntamiento, son los ayuntamientos los que fijan el aprovechamiento de los propietarios. Otra teoría que constantemente maneja la derecha y sus grupos afines es que se diga que los ayuntamientos son los que reciben cesiones de los propietarios, algo que no es cierto de ninguna de las maneras. Yo creo que lo he dicho bien en reiteradas ocasiones, pero veo que al final voy a tener que documentar, como mínimo, al portavoz del PP para que vaya corrigiendo este léxico.

Cuando el señor Ortiz dice que no hay confrontación entre la FEMP y el Gobierno, yo creo que está haciendo una versión torticera de los hechos. En realidad la FEMP ha presentado un documento consensuado, un documento íntegro en su conjunto, y aquí no vale decir que el Partido Popular ha aceptado determinadas enmiendas que corresponden a las planteadas en la Federación por su propio grupo parlamentario porque, al final, lo que están haciendo en todo caso será romper ese consenso de la FEMP.

Por mi parte, entiendo que la Federación de Municipios está en la obligación de defender el documento en su integridad y no sacarlo de contexto como pretende hacer el señor Ortiz.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Ortiz, tiene la palabra brevísimamente. Le ruego, señor Ortiz, que no se reproduzca el debate por nuevas alusiones.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: No tenga ninguna preocupación, señor presidente.

Coincido con la señora Narbona en casi todo, sobre todo en un punto, y es que si ella no tiene miedo al conflicto yo tampoco, porque el conflicto es la democracia. Si por conflicto se entiende que existan discrepancias, el conflicto es la democracia y, consiguientemente, tener miedo al conflicto es tener miedo a la democracia. No voy a incurrir en semejante pecado capital de ninguna manera.

Estoy seguro que no hay confrontación entre la FEMP y el Grupo Parlamentario Popular o el Gobierno; no la

puede haber. Por eso he hecho tanto énfasis en la condición de asociación pluralista, que es la FEMP, para manifestar que no hay confrontación. Quien parece que pretendía una confrontación era la señora Narbona. Yo me he limitado a decir que no creo que exista esa confrontación, pero es que ahora añado que no es posible la confrontación. El Gobierno del Partido Popular es un proyecto político concreto, la FEMP es una suma de proyectos del mismo orden, de proyectos políticos en lo municipal y en lo urbano, y se ha logrado, por la prudencia y objetividad de los que se han reunido en el ámbito de la Comisión, lo que ha llamado la señora Rudi un mínimo común. Entre ese mínimo común y el Gobierno no puede haber confrontación; lo que puede haber son discrepancias, en la medida —insisto— en que estamos en presencia de dos modelos distintos de derecho de propiedad y dos modelos distintos de urbanismo, que se hacen presentes en este hemisiclo, en el del Senado, en el foro de la FEMP y en el foro de la opinión pública, sin ninguna duda. Por tanto, no hay confrontación. Coincido con la señora Narbona en que no hay conflicto. Yo no tengo miedo al conflicto.

Me queda una curiosidad. Yo he dicho las enmiendas (la estadística siempre es peligrosa en materia de enmiendas) que hemos aceptado como consecuencia de las sugerencias de la FEMP. Me gustaría saber cuántas enmiendas de la FEMP ha incorporado el Partido Socialista a su listado de enmiendas. Yo he dicho las mías y me gustaría conocer las suyas. Pero esto es mera curiosidad, señor presidente, que no pretendo que se me diga ahora, sino que tiempo habrá para satisfacer esta curiosidad en el trámite que se inicia mañana.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Rudi, tiene usted la palabra.

La señora **PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE URBANISMO DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS** (Rudi Úbeda): También de manera muy breve.

Planteaba la señora Narbona que desde la FEMP había que ser reivindicativos con el Gobierno y que en su etapa de secretaria de Estado también habían sido reivindicativos alcaldes que compartían el mismo proyecto político. Señora Narbona, ésta es una opinión subjetiva, tanto la que yo voy a manifestar como la que usted ha expresado. En cualquier caso, cuando se ha querido reivindicar desde la FEMP así se ha hecho, y acabo de leer hace un momento —en contestación a la pregunta que plantea el representante de Izquierda Unida— el texto que se aprobó de rechazo a manifestaciones de miembros del Gobierno, si no de primer nivel, sí de segundo, con lo cual yo creo que es un ejemplo, por lo menos desde la parcela de urbanismo, que es la que a mí me compete. Le puedo asegurar que también desde la Comisión ejecutiva se plantean reivindicaciones cuando entendemos que son justas y adecuadas.

El proceso de debate interno ha sido muy largo en la FEMP. Les he hecho precisamente la referencia cronoló-

gica para que ustedes se fueran situando. Empezó el 24 de febrero y ha llegado hasta el 21 de julio de 1997.

Lo que no hay en la FEMP son procesos de modificación de informes de expertos. En la FEMP los acuerdos se toman por los concejales o por los alcaldes que formamos parte o bien de las comisiones sectoriales o bien de la Comisión Ejecutiva —yo no quiero entrar aquí en paralelismos ni en comparaciones—, y no ha habido ninguna modificación de ningún informe de expertos, sino que la Comisión de Urbanismo de la FEMP lo que aprueba —como la Comisión de Tráfico y Transportes aprobó también una serie de enmiendas que se mandaron a esta casa en esta legislatura con respecto al proyecto de ley de seguridad vial— son las propuestas de enmiendas que queremos que los grupos parlamentarios puedan recoger, y que con los acuerdos de la mayoría suficiente salgan adelante. Ése es el método de trabajo que se sigue en la FEMP.

Lo que sí es cierto es que para llegar a esas propuestas de enmiendas hay una larga elaboración, pero no son modificaciones de informes de expertos.

Señor Fernández, si usted me habla del Ayuntamiento de Zaragoza, permítame que le diga que algo lo conozco. No querría entrar aquí en debate con usted sobre el Ayuntamiento de Zaragoza y sus trabajos de revisión del plan que, entre otros aspectos, han estado dirigidos hace más de un año por la persona que se sienta aquí. Lo que sí puedo decirle (no voy a discutir informaciones periódicas que, por supuesto, siempre habría que matizar y ver lo que respondía o no a declaraciones de técnicos) es que los trabajos de revisión del Plan general del Ayuntamiento de Zaragoza se inician en el mes de julio de 1996, se presenta un primer documento a la opinión pública en el mes de diciembre de 1996, y precisamente el paro que tenemos corresponde a los meses de enero, febrero, marzo, abril y mayo como consecuencia de la aparición de la sentencia. Es a partir de ahí, tras los dictámenes adecuados, tanto de los técnicos del ayuntamiento como de los propios dictámenes que pide la FEMP, cuando entendemos que podemos continuar trabajando y cuando se ha hecho. Ése es el planteamiento, independientemente de que el decreto de julio de 1996 ha sido admitido por unos y fuertemente rechazado por otros, como es público y notorio, porque eso corresponde a posturas ideológicas.

Señor presidente, creo que no ha habido ninguna pregunta más, con lo cual doy las gracias a SS. SS. por la oportunidad que me han dado de estar aquí y les pido disculpas si en algún momento ha sido demasiado larga mi exposición.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muchas gracias, señora Rudi, por su presencia en esta Comisión y por las explicaciones que ha dado.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.