



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 336

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 33

celebrada el lunes, 24 de noviembre de 1997

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- | | |
|--|-------|
| — Del señor Meyer Pleite (Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida), sobre motivos de la supresión de los carteros de reparto que prestan sus servicios en los barrios de la Viña, barriada la Paz, Trille y barriada España, de Cádiz (Número de expediente 181/000326) | 10000 |
| — Del mismo señor Diputado, sobre previsiones acerca de la creación de un servicio contra incendios y tratamiento de sustancias tóxicas en el puerto de Algeciras (Cádiz) (Número de expediente 181/000887) | 10000 |
| — Del señor Perales Pizarro (Grupo Socialista del Congreso), sobre la aportación de 45.000 millones de pesetas para eliminar el peaje de la autopista Sevilla-Cádiz (Número de expediente 181/000915) | 10000 |
| — Del mismo señor Diputado, sobre intención de implantar un peaje indirecto en el tramo Guadaro-Estepona (Número de expediente 181/000922) | 10002 |

	Página
— Del señor Gómez-Alba Ruiz (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre valoración de la construcción de un nuevo acceso a la autopista A-7 en el enlace de Amposta, así como sobre una nueva conexión a dicha autopista en la zona de la Ampolla (Tarragona) (Número de expediente 181/000988)	10004
— De la señora Matador de Matos (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre prioridades del Ministerio de Fomento en materia de carreteras en Extremadura (Número de expediente 181/000989)	10005
— De la señora Cunillera i Mestres (Grupo Socialista del Congreso), sobre situación administrativa de la estación de Sant Guim de Feixenet (Lleida), en la línea férrea Lleida-Barcelona, vía Manresa (Barcelona) (Número de expediente 181/001009)	10006
— De la misma señora Diputada, sobre trabajos y estudios llevados a cabo para elaborar el plan de viabilidad de la línea Lleida-Barcelona, vía Manresa (Barcelona) (Número de expediente 181/001010)	10007
— De la misma señora Diputada, sobre fecha prevista para la financiación del plan de viabilidad de la línea Lleida-Barcelona (Número de expediente 181/001011)	10007
Comparecencia del señor presidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, CNMV (Fernández-Armesto Fernández España), para informar de la operación de compra de acciones de Antena 3 Televisión, S. A., por Telefónica de España, S. A., y los Bancos Santander y Central-Hispano, en el ámbito de su competencia. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (Número de expediente 212/000756)	10010

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

PREGUNTAS:

- **DEL SEÑOR MEYER PLEITE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA, SOBRE MOTIVOS DE LA SUPRESIÓN DE LOS CARTEROS DE REPARTO QUE PRESTAN SUS SERVICIOS EN LOS BARRIOS DE LA VIÑA, BARRIADA LA PAZ, TRILLE Y BARRIADA ESPAÑA, DE CÁDIZ (Número de expediente 181/000326).**

- **DEL SEÑOR MEYER PLEITE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CREACIÓN DE UN SERVICIO CONTRA INCENDIOS Y TRATAMIENTO DE SUSTANCIAS TÓXICAS EN EL PUERTO DE ALGECIRAS (CÁDIZ) (Número de expediente 181/000887).**

- **DEL SEÑOR PERALES PIZARRO, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE LA APORTACIÓN DE 45.000 MILLONES DE PESETAS PARA ELIMINAR EL PEAJE DE LA AUTOPISTA SEVILLA-CÁDIZ (Número de expediente 181/000915).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Vamos a comenzar la sesión de preguntas. Para contestarlas tenemos con nosotros a don Joaquín Abril Martorell, Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, a quien damos la bienvenida y agradecemos su presencia.

Las preguntas 1 y 2 han sido retiradas por su autor, don Willy Meyer Pleite, del Grupo de Izquierda Unida, ya que no iba a estar presente y, por tanto, pasarán a ser contestadas como preguntas escritas.

La tercera pregunta del orden del día corresponde a don Alfonso Perales Pizarro, del Grupo Socialista, y se refiere a la aportación de 45.000 millones de pesetas para eliminar el peaje de la autopista Sevilla-Cádiz.

Procederemos de la siguiente forma: el señor diputado formulará la pregunta, contestará el señor Abril Martorell, réplica y contrarréplica. Seremos flexibles en el tiempo, como se ha sido siempre en esta Comisión, pero yo creo que alrededor de diez minutos por pregunta sería suficiente.

El señor Perales tiene la palabra.

El señor **PERALES PIZARRO**: Agradezco a la Presidencia su generosidad en el tiempo; yo creo que no lo voy a consumir pero quiero agradecer su ofrecimiento.

La pregunta que nosotros hacemos es bastante elocuente tal y como se ha formulado, aunque sí requiere una explicación complementaria que yo voy a hacer gustosamente y con la mayor claridad.

La pregunta se justifica porque los máximos dirigentes del Partido Popular en Andalucía, partido del Gobierno, han formalizado con reiteración un compromiso del Gobierno central del Partido Popular de que el Gobierno central estaba dispuesto a hacer una aportación de 45.000 millones de pesetas para eliminar el peaje de la autopista Sevilla-Cádiz; que el Gobierno del Partido Popular, el Gobierno central, estaba en condiciones de proponer a la Junta de Andalucía un acuerdo a través del cual la Junta de Andalucía aportaría 45.000 millones de pesetas y el Gobierno central otros 45.000 millones. Sumadas ambas cantidades se completaban los 90.000 millones de pesetas que, a juicio de estos máximos portavoces y máximos dirigentes del Partido Popular en Andalucía, es el coste de la autopista Sevilla-Cádiz.

Es verdad que más tarde el Gobierno no tuvo mucho en cuenta esta oferta del Partido Popular en Andalucía y aprobó un convenio con la empresa concesionaria, por el que se ha prorrogado el peaje que se pretendía eliminar con esos 90.000 millones, 45.000 del Gobierno central y 45.000 de la Junta de Andalucía, por un período de trece años, ha prorrogado esa concesión.

La pregunta es, por tanto, muy clara y muy sencilla. Lo que queremos saber es si el Gobierno, aunque ya ha acordado la prórroga del peaje de la autopista por el período de trece años, sigue manteniendo su oferta y su propuesta de que, con una aportación de 45.000 millones de la Junta de Andalucía más 45.000 del Gobierno, se podría liberar la autopista.

También es verdad —y no puedo evitar decirlo— que la posición del Partido Popular ha ido girando con el tiempo no sabemos en qué dirección, pero ha ido girando, se ha modificado en relación con la autopista de peaje. Existía un compromiso formal en el programa electoral del Partido Popular de Andalucía, como una de las propuestas más destacadas y sin duda más impactante para la opinión pública en Andalucía —lo podemos ver en el propio programa—, de eliminar el peaje de autopista. Luego, ya en el Gobierno, el Partido Popular fue modificando o girando sobre su propia posición y prometió a continuación que la liberación del peaje sería progresiva. Nunca logramos enterarnos de qué significaba progresiva, nunca conseguimos saber exactamente qué era. Más tarde se nos dijo que sería una solución mejor. La solución mejor era que se iba a prorrogar 13 años, que era lo positivo y lo conveniente para la provincia de Cádiz. El peaje ni se eliminaba radicalmente ni se eliminaba progresivamente; se acordaba que la prórroga era lo que convenía a los intereses generales de la provincia de Cádiz. El Gobierno ha acordado una prórroga de 13 años.

Acogiéndome a la invitación del presidente de que se podrá hacer una segunda intervención, si fuera necesario, aunque espero que no lo sea, lo que pregunto al señor secretario de Estado es si tiene pensado el Gobierno ofrecer un convenio a la Junta de Andalucía para liberar la autopista Sevilla-Cádiz de peaje con esa aportación de 45.000 millones de pesetas que prometió el Partido Popular en Andalucía y que sería completada con otros 45.000 millones de la Junta de Andalucía. En segundo lugar, si van a propo-

ner en el territorio nacional un convenio parecido a este que proponen para Andalucía, es decir, la eliminación del peaje con aportaciones de los gobiernos autonómico y central.

Por último, señor presidente, solicitaría al señor compañero que, si a bien lo tiene, envíe a este diputado preguntante la base documental o el estudio por el que se estimó que la cantidad que habría que aportar serían 90.000 millones de pesetas, si tenemos en cuenta que un portavoz autorizado de Aumar desmintió a los portavoces del PP en aquellos días diciendo que no eran 90.000 millones de pesetas. Queremos conocer la base documental y los estudios que llevaron a estimar esa cantidad que el Partido Popular en Andalucía creyó justa para recuperar la autopista Sevilla-Cádiz.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias por la cuestión planteada.

A mí me parece que es evidente lo que el Gobierno ha hecho. El Gobierno ha hecho un estudio del sistema viario español, ha impulsado una serie de autovías que completan el mapa de las vías de gran capacidad de toda España, ha hecho un cálculo y ha visto que el rescate de todo el sistema de autopistas en España, no es una provincia determinada, sino en general, sobrepasa con mucho las posibilidades financieras del Gobierno en estos momentos y particularmente en tiempos de restricción presupuestaria. Una vez concluida esta serie de análisis, completó el mapa de las posibles carreteras de peaje añadiendo a las existentes unas autovías nuevas de peaje, que seguramente se desarrollarán todas. Lo que ha resultado, al efectuar un estudio minucioso, es que la legislación permite rescatar las autopistas de peaje, a discreción del Gobierno, con una precuantificación. En segundo término, que era imposible rescatar el sistema de autopistas de toda España en los momentos presupuestarios presentes. En tercer término, que en toda Europa se va hacia un pago directo o indirecto por parte de los usuarios del sistema de carreteras, en su momento en forma de euroviñeta o del modo que corresponda, de manera que contribuya a desahogar el presupuesto, si no de construcción, por lo menos de mantenimiento del sistema viario. Finalmente, se consideró también, como decía antes, que se podía completar el número de autopistas de peaje con unos pocos tramos adicionales, que han formado parte de lo que se llama el plan de autopistas de peaje.

No voy a discutir al señor diputado que haya habido diversas opiniones, pero sí le debo decir que las medidas que adopta el Gobierno son públicas y públicamente ha firmado el acuerdo con Aumar y el decreto por el cual se ha prorrogado. Ésos son los hechos hoy en día. Otra cuestión distinta es si en el proceso de elaboración se han ido emitiendo opiniones distintas, lo cual es naturalísimo en una democracia; si ha sido más o menos laborioso.

Quisiera añadir que en el sistema de peajes se ha ido hacia dos principios: uno, que la tarifa por kilómetro sea ra-

zonable, de nivel europeo —al menos así lo hemos pretendido—, y, dos, que toda autopista de peaje, antigua o nueva, siempre tenga una vía alternativa que permita desarrollar ese mismo trayecto sin pago ninguno. Naturalmente, la economía de mercado trae consigo que, según las finalidades de cada uno, del vehículo correspondiente, en unos casos un tráfico de corta distancia y en otros un tráfico de más larga distancia, se opte por una solución o por otra, pero en el bien entendido de que el Estado siempre procura un camino alternativo gratuito. Así está planteado en todas las nuevas, y con restricciones, porque viene del pasado prácticamente todas ellas tienen un camino alternativo.

Termino diciendo que con mucho gusto enviaremos el estudio. Según los datos que tengo, tampoco me dan los 90.000 millones, sino una cantidad sustancialmente inferior, pero, tal como ha pedido el señor diputado, con mucho gusto, enviaremos los cálculos correspondientes del rescate. Como sabe, la legislación determina dos o tres procedimientos de cálculo, que lógicamente no son coincidentes, pero que dan un orden de magnitud de lo que podría ser, caso de intentar un acuerdo de rescate con una determinada autopista. En este caso particular, el tramo que se ha señalado es el de las autopistas Mare Nostrum, de la empresa Aumar, porque Aumar tiene un conjunto de autopistas separadas geográficamente, pero que constituyen una unidad concesional, en lo que a mí se me alcanza, en los momentos presentes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Perales.

El señor **PERALES PIZARRO**: Voy a ser muy breve. A mí la explicación que ha dado el señor secretario de Estado me parece coherente, que tiene una lógica incuestionable, y desde luego no la voy a cuestionar. Aunque no la comparto, tiene una lógica elemental y es muy entendible y muy coherente. Ya digo que, aun sin estar de acuerdo con todo lo que dice, me parece perfectamente respetable la explicación y, sobre todo, entendible, que es lo importante en este momento. El problema está en que nosotros nos encontramos en una situación política de indefensión. El Partido Popular de Andalucía, y no a nivel de un militante cualquiera, sin ninguna responsabilidad, ha formalizado un compromiso público, ante la opinión pública, y ha dicho a la otra administración autonómica: si quieren ustedes eliminar el peaje, pongan 45.000 millones de pesetas, que el Gobierno central está dispuesto a poner otros 45.000 para ello.

No tengo nada que objetar a su intervención, excepto que nos encontramos, como en otras ocasiones, desgraciadamente, con una doble posición: la posición que usted plantea y que repito que no la comparto, aunque no tengo nada que objetar, y la que defiende el Partido Popular en Andalucía, que inicia una campaña en las provincias de Cádiz y Sevilla acusando a la administración autonómica de no ser valiente a la hora de afrontar los problemas y diciendo que ellos sí están en condiciones de comprometer 45.000 millones de pesetas. A partir de su explicación tenemos la responsabilidad y la obligación de recordar al

Partido Popular de Andalucía que no está hablando en nombre del Gobierno. Cada vez que nos haga una propuesta de este calado, le podremos decir que están mintiendo y que no dicen la verdad, porque luego el Gobierno, una y otra vez, defiende una posición, que se puede compartir o no, pero que tiene más coherencia que la que defiende el Partido Popular en Andalucía.

Yo no acabo de entender cuál es el juego. El juego no lo acabamos de entender, porque luego venimos a la Comisión de Infraestructuras y el Gobierno nos explica y justifica la posición oficial del Gobierno. La única conclusión que podemos sacar es que el Partido Popular nunca dice la verdad cuando se refiere a asuntos de esta naturaleza. El Partido Popular recurre permanentemente a una doble posición: la posición que defiende ante la opinión pública y ante los ciudadanos en la provincia de Cádiz o en cualquier lugar de Andalucía y la que defiende el Gobierno en la sede parlamentaria, sea el Congreso o sea el Senado.

Y, desde luego, le agradecería que me pudiera remitir toda la información para comprobar cuáles son las cifras que permitirían aplicar esta promesa del Partido Popular en Andalucía, que yo he mencionado al principio de mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Yo quiero recordar al señor diputado que comparezco en nombre del Gobierno, no del Partido Popular de Andalucía y, por consiguiente, mal puedo contestar. De todas formas, en una situación cambiante y en la España de las autonomías, donde se ve toda suerte de opiniones variando a lo largo del tiempo y que van madurando, a mí me parece que el señor diputado hace bien en sorprenderse, pero francamente se ven ejemplos en todas las autonomías y todos los días de procesos de esta naturaleza. De todas formas, no deja de ser una opinión muy personal la que puedo expresar en este caso.

— **DEL SEÑOR PERALES PIZARRO, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE INTENCIÓN DE IMPLANTAR UN PEAJE INDIRECTO EN EL TRAMO GUADIARO-ESTE-PONA (Número de expediente 181/000922).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la cuarta pregunta. Antes, una aclaración.

Yo creo que se ha comprendido antes que son diez minutos en la totalidad del desarrollo de la pregunta, no en el planteamiento. Es también del diputado don Alfonso Perales, del Grupo Socialista, y se refería a la intención de implantar un peaje indirecto en el tramo Guadiaro-Estepona.

El señor **PERALES PIZARRO**: Mi segunda pregunta, como acaba de decir el presidente, tiene por objeto aclarar si el Gobierno de la nación tiene pensado implantar en el

tramo de autopista Guadiaro-Estepona un peaje indirecto. Como algunas de SS. SS. sabrán y con seguridad el señor compareciente, este tramo de la N-340 entre Guadiaro-Estepona no estaba previsto inicialmente que fuera un tramo de peaje, pero el Gobierno del Partido Popular, en el denominado primer plan de autopistas, ha tenido a bien convertirlo en un tramo de peaje.

Naturalmente, la mayor parte de las fuerzas políticas de las provincias de Cádiz y de Málaga ha rechazado esa decisión. La mayoría de los colectivos sociales y económicos, prácticamente todos, sin exclusión, ha considerado una medida lesiva para los intereses de la zona que esa carretera tenga un tramo de peaje, pero aun así el Gobierno ha seguido adelante con su posición. No sé si todavía ha salido a concurso, pero está previsto que se haga para que ese tramo se convierta en autopista de peaje.

Mi pregunta tiene la siguiente explicación. No pregunto ni siquiera cuáles son las razones por las que eso es ahora un tramo de peaje. Es que, según la versión de los portavoces andaluces del Partido Popular, que lo han expresado con claridad meridiana en los medios de comunicación, peaje indirecto supone que los ciudadanos no pagarían nada por transitar, ya que será la Administración central del Estado la que afronte las consecuencias económicas del tránsito por esa autopista. Yo quería saber si peaje indirecto es exactamente eso, que puede serlo, pero más que la hermenéutica de la expresión me interesa si el Gobierno en efecto tiene pensado que ese tramo de autopista sea libre de peaje económico por parte de los ciudadanos, es decir, que los ciudadanos transitarán libremente y luego el Estado hará la operación matemática que corresponda, calculará cuántos han pasado y el Estado pagará a los concesionarios de autopistas, que es tal como lo explican los portavoces del PP. Yo de esto no sé ni entiendo nada. Sí quiero que el Gobierno me aclare si efectivamente peaje indirecto es lo que dicen los portavoces del PP y si la intención, el deseo y la voluntad del Gobierno, y si así lo llevará a efecto, será que por ese tramo, aunque sea de peaje, los ciudadanos que transiten no paguen ningún peaje. Es ciertamente contradictorio y chocante, pero podía ser y desde luego, si fuera así, sería bienvenida esa decisión.

Así pues, mi pregunta es, primero, si es cierto que va a ser así, como dicen los líderes provinciales y regionales del Partido Popular en Andalucía; segundo, si hay estudios que hayan sido elaborados para justificar esa decisión y qué acuerdo formal se requiere por parte de la Administración central del Estado, por parte del Gobierno, para adoptar la decisión de que en esa autopista, siendo de peaje, se transite libremente sin pagar peaje.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Este tramo de autopista, que será un tramo limitado, de veintipocos kilómetros, según recuerdo, aunque aquí tengo los datos, será una autopista de peaje; de otro modo su nombre sería imaginario completamente. Lo que sucede es

que tendrá un peaje reducido, pues, si se pretendiese recuperar por vía del peaje el costo de la inversión, saldría un peaje que no sería pertinente. El Estado aportará en este y otros tramos de autopista de nueva creación una cuantía, de tal manera que efectivamente la parte desembolsada por el concesionario pueda ser recuperada por vía de un peaje normalizado, que es el que estamos proponiendo para todo el sistema español de autopistas, vía negociación o vía nuevas concesiones, en el cual tenga una tarifa por kilómetros semejante a la europea, en este caso particular semejante a la de Francia, que es el único ejemplo relativamente completo de sistema de peajes que existe en Europa. Está también el italiano, pero ése es un referente menos oportuno. Por tanto, estamos planteando, vía negociación o vía nuevas concesiones —repito—, una tarifa que sea similar a la europea, la francesa en este caso. Salen de esta solución aquellas autopistas que son más caras en general, porque tienen tramos de montaña o tramos muy montuosos, como puede ser la parte del norte u otras partes de España donde esto puede suceder.

La respuesta es que el peaje es una mixtura de una parte que es cero porque la aporta el Estado y de otra parte que tendrá un valor tipificado, como digo, y que la aportarán los distintos usuarios. Al mismo tiempo, aquí tengo la relación de mejoras, tal como antes señalaba, de la carretera alternativa, de manera que todo aquel ciudadano que quiera transitar de Guadiaro a Estepona por la carretera alternativa lo podrá hacer perfectamente sin tener que desembolsar ningún peaje.

Por otra parte, no ha salido a licitación esta concesión y el pliego está en elaboración; de manera que muchos más detalles no es posible dar. Se puede hablar del diseño general que estamos planteando y que a mí me parece que en buena medida se ha traslucido por los medios de comunicación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Perales.

El señor **PERALES PIZARRO**: Con mucha brevedad, quiero decir que, en el código de comunicación que se emplea en el Ministerio, peaje indirecto no existe o no es lo que yo he leído textualmente, porque es ciertamente chocante. Yo lo que he leído es que peaje indirecto es que no se paga nada. Es de peaje pero no se paga. Ciertamente sería un peaje ilusorio, porque no se pagaría. Por tanto, parece que peaje indirecto es un exceso verbal de algún diputado o responsable del Partido Popular que no conocía bien el código de comunicación al uso en este tipo de asuntos.

En segundo lugar, me gustaría conocer, señor secretario de Estado, si usted puede aproximar alguna cantidad, bien en este momento y si no, cuando fuera posible, ya lo requeriríamos, sobre lo que se pagará. Podemos hacer una aproximación con lo que usted ha dicho, con lo que se paga por kilómetro en una autopista francesa, pero, en cualquier caso, nos interesaría conocerlo.

Por último, señor secretario de Estado, todos los portavoces del Partido Popular en Andalucía siguen insistiendo en que la carretera actual será autovía. Algunos portavoces

del PP han hablado de autovía, no sé si de carácter urbano, de multicarriles, pero los portavoces del PP de Andalucía no siguen acusando a todos los que decimos que no es así —porque decimos lo que les oímos a ustedes aquí— de mentirosos, en algún caso de farsantes y de algún otro tipo de lindezas. Por tanto, sería de tranquilidad común si ustedes establecieran con claridad cuál es el proyecto que tiene el Gobierno para la N-340; si va a ser autovía, si va a ser carretera multicarriles, si va a ser carretera actual pero mejorada con más metros. Nos gustaría que nos lo dijeran a nosotros y que hicieran el esfuerzo, a través de los portavoces del Partido Popular, que tan brillantes son en otras materias de explicar a los líderes del Partido Popular en Andalucía cuál es la posición oficial del Gobierno, porque si no estaremos hasta el año 2004, todas las semanas que sea posible, requiriendo al Gobierno una explicación clara y leal sobre cuál es el proyecto que tiene sobre esa carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Yo creo que en el argot o código de comunicación existe otra figura que, en su traducción del inglés, se llama peaje en la sombra, en virtud de la cual se paga por parte de las autoridades que en cada caso corresponda lo que debería pagar el usuario, con objeto de resarcir a la concesión o a la explotación determinada. Esta figura del peaje indirecto que se está mencionando quizá pueda corresponder a eso. De todas formas, como dice muy bien el señor diputado, la terminología no está bien establecida y, como consecuencia, hay esta fluctuación terminológica, lo cual no tiene nada de particular y además nos va permitiendo en estas sesiones de la Comisión profundizar en estas materias, lo que es importante.

Tal como le decía al señor diputado, el pliego todavía está bajo escrutinio y, por lo tanto, no quisiera avanzar un cálculo que yo mismo no conozco, puesto que a continuación sería objeto de especulación y, naturalmente, no es ésa mi función cuando es prematuro hablar de cifras. Los criterios generales son los que he señalado.

Yo no tengo aquí los detalles de cómo se va a modificar la carretera actual, pero sí sé que en el anexo de inversiones hay unas cantidades —eso lo puede comprobar el señor diputado— destinadas a los estudios para aumentar la capacidad de esa vía alternativa. Lógicamente, ese estudio del incremento de la capacidad pondrá de manifiesto la clase de obras que hay que hacer en la carretera actual, con objeto de dotarla de esa tipología de carretera alternativa a la que el Gobierno políticamente se ha comprometido; si no fuera así, no hubiese continuado con la idea de crear una autopista o de extender la concesión presente en ejecución mediante esos pocos kilómetros que separan Estepona de Guadiaro. De manera que no le puedo dar esa tipología porque será consecuencia de ese estudio correspondiente, cuya cifra, al menos la del año 1998, está en una partida de los presupuestos que puede ser perfectamente identificada por el señor diputado.

— **DEL SEÑOR GÓMEZ-ALBA RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE VALORACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO ACCESO A LA AUTOPISTA A-7 EN EL ENLACE DE AMPOSTA, ASÍ COMO SOBRE UNA NUEVA CONEXIÓN A DICHA AUTOPISTA EN LA ZONA DE LA AMPOLLA (TARRAGONA) (Número de expediente 181/000988).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 5, que formula don Sergio Gómez-Alba, del Grupo Parlamentario Popular, y que dice así: Valoración de la construcción de un nuevo acceso a la autopista A-7 en el enlace de Amposta, así como sobre una nueva conexión a dicha autopista en la zona de La Ampolla (Tarragona).

Tiene la palabra el señor Gómez-Alba.

El señor **GÓMEZ-ALBA RUIZ**: El Ayuntamiento de Deltebre (Tarragona) solicitó en su momento una salida, dirección únicamente hacia Deltebre, que resolviese el movimiento desde la Autopista A-7 por el enlace de Amposta, para dirigirse a Deltebre a través de la carretera autonómica TV-3454, de reciente construcción, que es la que conduce directamente a la desembocadura del río Ebro pasando por dicha localidad. Había dos posibles soluciones. Una, sencilla, que consistía en una conexión desde el ramal de salida del peaje del enlace de Amposta, con un camino de servicio paralelo al anterior ramal; y otra, de mayor presupuesto, pero quizá más funcional, que consistía en completar el enlace actual entre las carreteras TV-3454 y N-340 con un ramal simétrico al existente.

Por resolución de la Dirección General de Carreteras, en septiembre de 1994, se autorizó al Ayuntamiento de Deltebre la construcción del acceso solicitado, optando por la solución que hemos enumerado en primer lugar, con cargo al mismo al ser de coste más reducido, aunque no era, como decíamos, la solución más idónea; los representantes del Ayuntamiento de Deltebre aceptaron personalmente el compromiso de su construcción. Posteriormente —y cambiando de opinión—, el ayuntamiento interpuso recurso ordinario para anular el punto tercero de la resolución, relativo a las obras del acceso autorizado, que deberían hacerse con cargo al ayuntamiento, argumentando que las obras eran para dar salidas a los usuarios de la autopista y que la construcción del acceso no estaba en el término municipal de Deltebre. En noviembre de 1995 se dictó la resolución ministerial desestimando el recurso interpuesto, en base a que los usuarios de la autopista A-7 tenían accesos suficientes para su salida en la zona del delta del Ebro y que la construcción de dichos accesos debería correr a cargo del ayuntamiento, por tratarse de mejoras de carreteras de titularidad no estatal.

Situadas así las cosas y como carezco de los poderes de evidencia que manifiesta el diputado señor Perales, que le permiten adivinar las futuras mentiras que piensa decir el PP en Andalucía —cosa muy buena, por otra parte, porque eso puede ser una segunda profesión en el futuro— no me

queda más remedio que dirigirme al señor secretario de Estado para preguntarle qué valoración hace de esta construcción del nuevo acceso a la autopista A-7.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias por la pregunta. Yo creo que ha descrito perfectamente la situación —al menos las notas que yo tengo coinciden—, pero en cuanto a la valoración, no he entendido si la desea desde una perspectiva económica —no he dispuesto de tiempo suficiente para obtener la información, pero creo que tendrá un valor económico, aunque seguramente no muy elevado— o desde el punto de vista de la solución del problema. A juicio del Ministerio, hasta el presente, la construcción de ese nuevo acceso —que es la solución 2, en el argot, o la solución simétrica que comentaba el señor diputado— consiste en completar un enlace con un ramal simétrico al existente entre la N-340 y la repetida carrera TV-3454, lo que resolvería esa solicitud del Ayuntamiento de Deltebre. Hasta el momento presente, se entendía que no era verdaderamente necesaria porque ya hay cuatro carreteras. En el plano que tengo se puede ver que, efectivamente, hay una serie de comunicaciones; a Deltebre se llega desde la N-340 por cuatro rutas distintas, con cuatro enlaces. Bien es verdad que habrá un tráfico que procederá del enlace de Amposta y que no derivará por los otros tres tramos y que, debido a la densidad de tráfico que pueda existir en el enlace de Amposta, eso facilitaría la conexión con la población de Deltebre, evitando cruzar dos veces la N-340 sobre el río Ebro al tráfico que, desde la autopista A-7, salida a Amposta, quisiera dirigirse a Deltebre. Por lo tanto, la valoración en un sentido técnico sería que se trata de un enlace no estrictamente necesario, pero sí altamente conveniente.

Había otra parte de la pregunta relativa al enlace de La Ampolla, que, como saben SS. SS., está previsto realizarlo.

— **DE LA SEÑORA MATADOR DE MATOS, DEL GRUPO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PRIORIDADES DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN MATERIA DE CARRETERAS EN EXTREMADURA (Número de expediente 181/000989).**

El señor **PRESIDENTE**: La sexta pregunta corresponde a doña Carmen Matador de Matos, del Grupo Parlamentario Popular, y se refiere a prioridades del Ministerio de Fomento en materia de carreteras en Extremadura.

Tiene la palabra la señora Matador.

La señora **MATADOR DE MATOS**: Señor secretario de Estado, mi pregunta es la siguiente: ¿Cuáles son las prioridades del Gobierno en materia de carreteras en la Comunidad Autónoma de Extremadura? Queremos saber cuáles son las previsiones del programa de actuaciones

prioritarias en carretera y del Plan director de infraestructuras. Asimismo, a los extremeños nos gustaría saber si entre esas prioridades está prevista la construcción de una autovía en la carretera N-630. Y una vez que nos explique cuáles son las prioridades del Gobierno en este sentido, también me gustaría que aclarara el cuándo de la adopción de estas prioridades y de estas previsiones, a efectos de que todos los extremeños sepamos cuál es la situación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias por la pregunta. En términos técnicos, hay que distinguir entre lo que se llama el Papca —un programa de actuaciones prioritarias ya aprobado por el Gobierno anterior— y el PDI, que también se aprobó por el Parlamento y, por lo tanto, tuvo un refrendo, digamos, no estrictamente técnico, pero sí político, en cuanto a previsiones. En el Papca que se aprobó están los tramos Mérida-Almendralejo, Almendralejo-Zafra y la primera fase del Plasencia-Cáceres. Todo ello en la autovía de la Plata, que es en la carretera 630, que, como su nombre indica, será autovía.

En cuanto a las previsiones del PDI, aquí se señalan tres cosas. En primer lugar, la construcción de una autovía completa de la carretera 630, a lo que me acabo de referir, una vía completa, es decir, no sólo los tramos que preseleccionaba por así decir el Papca, sino todo el resto que transcurre a lo largo de las dos provincias extremeñas; en segundo término, hablando del PDI, una vía de conexión de la nacional 521, entre Trujillo y Cáceres, y, finalmente, la unión de Mérida con Ciudad Real, que facilitará el acceso a Extremadura desde Castilla-La Mancha y de ahí a Valencia cuando se ultime otra autovía del PDI entre Ciudad Real y la nacional III. Ahí hay otro trayecto que no describo que está entre Atalaya y Ciudad Real, el cual sería la conexión entre Valencia y Lisboa a través de La Mancha y de Extremadura. Ésas son las previsiones de carácter general.

¿Qué es lo que está previsto en el año 1998? La carretera de Mérida-Almendralejo y la de Almendralejo-Zafra, a licitar ambas, repito, en 1998 por presupuesto ordinario, si bien la de Almendralejo-Zafra seguramente pasará a ser por el abono total del precio o método alemán, lo cual es indiferente desde el punto de vista de los usuarios y de los responsables políticos, pero es una distinción de naturaleza presupuestaria, como sabe perfectamente la señora diputada.

Esto en cuanto a inicio de las obras. Ésas son dos obras seleccionadas; no tengo aquí la longitud de los tramos, pero es una longitud relativamente importante.

Por otra parte, para redacción de estudios y proyectos están las siguientes: la vía rápida Trujillo-Cáceres y la variante de Cáceres; Aldeanueva del Camino-Plasencia sur, tramo también de la autovía de la Plata, y tres tramos más de dicha autovía de la Plata, que es el Plasencia sur-Cáceres sur, Cáceres sur-Mérida y Zafra límite de la provincia

de Huelva, que está en el extremo sur de los dos tramos anteriores.

De manera que lo que está previsto como inicio de licitación de obra son las dos que he mencionado, y como estudios y proyectos, preparando ese plan completo prácticamente del PDI a que antes me refería, esos cinco estudios que acabo de señalar.

Como resumen, sería toda la autovía de la Plata, que es estratégica, ya que Extremadura tiene dos comunicaciones básicas, como es obvio, de norte a sur y de este a oeste. La de norte a sur está en el plan terminarla completamente, e iría desde Andalucía occidental hasta Castilla-León, luego el resto del norte y por último las conexiones transversales, de las cuales aquí se señalan la de Cáceres-Trujillo, y, posteriormente, la de Mérida-Ciudad Real.

Con esto, teniendo en cuenta lo ya realizado de la nacional V, se completaría el mapa sustancial de autovías y de vías de alta capacidad en Extremadura.

— **DE LA SEÑORA CUNILLERA I MESTRES, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE SITUACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA ESTACIÓN DE SANT GUIM DE FREIXENET (LLEIDA), EN LA LÍNEA FÉRREA LLEIDA-BARCELONA, VÍA MANRESA (BARCELONA) (Número de expediente 181/001009).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 7, que formula doña Teresa Cunillera i Mestres, del Grupo Socialista, que se refiere a la situación administrativa de la Estación de Sant Guim de Freixenet (Lleida) en la línea férrea Lleida-Barcelona, vía Manresa.

Tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Señor secretario de Estado, con fecha 28 de mayo esta diputada que le habla dirigió una pregunta por escrito al Gobierno para conocer el destino que se pensaba dar a las estaciones cerradas en la línea Lleida-Barcelona, vía Manresa. Me refería concretamente a la de Castellnou de Seana, que llevaba mucho tiempo cerrada y en un estado lamentable, como más adelante podremos hablar, y hacía referencia también a la de Sant Guim de Freixenet, que se acababa de dar por cerrada en esas fechas, muy recientemente en ese tiempo.

El Gobierno me respondió con fecha 27 de agosto, en los plazos que habitualmente gastamos, y se centraba exclusivamente en la estación de Sant Guim de Freixenet.

Respecto a la de Sant Guim de Freixenet, en la respuesta que me dirigió el Gobierno se me señalaba que no se encontraba cerrada porque se cumplían dos condiciones básicas: de regulación del tráfico ferroviario y de prestación de servicios comerciales a viajeros. En cambio, consta en poder del Ayuntamiento de Sant Guim de Freixenet una carta de Renfe, de 18 de febrero, por la que se le comunica textualmente que la estación de Sant Guim de Freixenet, a partir de mañana, día 19 de febrero, pasará a convertirse en apeadero sin personal —cito, repito, textualmente—, y desde esta fecha, los viajeros deberán ad-

quirir los títulos de transporte, excepto los abonos de diez viajes y abonos mensuales, en el interior del tren, solicitándolos al interventor.

En vista de la contradicción que hay entre la carta de Renfe y la respuesta del Gobierno a esta diputada es por lo que le formulo la pregunta como figura en el orden del día.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): No sé si hay un mal entendido, lo desconozco. A mí me facilitan una documentación de la que se deduce que de las aproximadamente mil setecientas estaciones de Renfe, hay más de mil, o sea más de la mitad, que están sin personal que atienda la circulación de trenes, dado que se controlan bien desde un puesto de control centralizado o desde las estaciones colaterales. En aquellas en que además no hay personal comercial, caso de Sant Guim de Freixenet, la atención al cliente se realiza a bordo del tren, situación que se dará a partir de mañana, dato que yo no tengo y que agradezco a la señora diputada.

Esto mismo, explicado un poco más largo, dice que la situación real administrativa es de estación abierta sin personal, caso que al parecer es frecuentísimo en Renfe, hasta el extremo de afectar, como digo, a más de la mitad de las estaciones abiertas.

Al no ser una estación necesaria para regulación de tráfico por las razones ya dichas, que se regula desde otra estación, desde otro punto de la red, a efectos internos de la compañía su clasificación es de estación tipo P, que al parecer quiere decir apeadero. No obstante, continúa dando los servicios básicos para los que una estación de estas características está configurada: los trenes siguen efectuando las paradas, eso permite la subida y bajada de viajeros; la circulación ferroviaria se controla con garantía y seguridad desde otra estación distinta, y los viajeros pueden obtener sus billetes por medio del interventor de ruta en el propio tren, lo cual es una situación administrativa al parecer frecuente, que sea o no deseable en este caso particular sería una cuestión distinta, pero la respuesta en cuanto a situación administrativa es la que acabo de describir.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera, tiene la palabra.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Señor secretario de Estado, estamos hablando de una línea (seguramente en las preguntas siguientes vamos a poder entrar con más detalle en el tema) que está sufriendo un proceso de degradación de mucho tiempo, que necesita de medios y de una atención seguramente más preferente de la que tiene.

Mi primera pregunta por escrito hacía referencia al patrimonio que Renfe tiene en esas estaciones, patrimonio en Castellnou de Seana, por ejemplo, que, como le decía, fue el origen de mi primera pregunta. Allí se ha anunciado en la prensa estos días pasados por el alcalde que si Renfe no presta atención a esa estación, ellos mismos se encargarán

de derribarla, porque conlleva un cierto peligro real y grande para los usuarios. Esto entra en una contradicción con lo que me dice el Gobierno en su contestación, que Renfe, dentro de su política patrimonial, lleva a cabo medidas tendentes a evitar la degradación de su patrimonio y rentabilizar el mismo. Como consecuencia de esta política se han mantenido contactos con las autoridades locales, a fin de dar la mayor utilidad a los citados inmuebles en beneficio de sus habitantes, complementando dichas actuaciones con objetivos y planes de red, siempre de acuerdo con los ayuntamientos dentro de una política coordinada que prime el uso público de instalaciones e inmuebles.

De la actuación real que veo en esas estaciones de que estamos hablando en este momento, como de lo que me dice usted, tengo que pensar que la respuesta que yo tengo aquí de 27 de agosto, para ser suave, es literatura, porque si realmente Renfe está en contacto con los ayuntamientos y busca coordinar con ellos el buen uso de ese patrimonio, habremos de acordar aquí que no lo está consiguiendo; no lo está consiguiendo en Castellnou de Seana, no lo está consiguiendo en Sant Guim, y no lo está consiguiendo, además, en Sant Guim, de una forma realmente considerable. En Sant Guim, Renfe tiene un patrimonio que seguramente (y yo tengo aquí copia de abundante comunicación entre el ayuntamiento y Renfe) podría dársele un destino beneficioso, teniendo en cuenta que Sant Guim se va a convertir en un nudo de comunicaciones donde van a confluír la transversal de Cataluña, la autovía Cervera-Igualada, etcétera y, por tanto, sería de desear que se tuviera una atención a ese patrimonio. A mí se me ocurre que seguramente la mejor manera sería que en ese plan de viabilidad del que vamos a hablar en las siguientes preguntas hubiera un compromiso de los ayuntamientos, pero también de la Administración y de Renfe, respecto a que a ese patrimonio se le va a dar un destino que sea útil para la propia empresa, para los ayuntamientos y para los usuarios. En caso contrario, lo de Sant Guim hoy está en sus inicios, pero nos vamos a encontrar en el mismo caso de Castellnou de Seana.

Me parece que debería aprovechar, señor secretario de Estado, su segunda respuesta para transmitir a la población de Castellnou de Seana, con su alcalde a la cabeza, un mensaje de una cierta tranquilidad, de que va a ser sensible en esa degradación del patrimonio y se van a tomar medidas, porque esa estación justamente se edificó a base de aportaciones de los vecinos en el año 1951, y tiene un cierto valor, si no arquitectónico, sí sentimental para ese pueblo. Le ruego, e insisto en ello, que aproveche esta segunda contestación para darles ese mensaje y transmitirnos a todos una sensación de que Renfe va a velar por su patrimonio en esa línea, que bien llevado seguramente le aportaría incluso dotación económica si realmente piensa hacer el plan de viabilidad para ese tramo de línea férrea.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell):

Lo que sí le puedo prometer es que tomo nota de esta preocupación de la señora diputada. Me enteraré exactamente de la situación. La realidad es que en este momento poco puedo decir, porque no sabía que la pregunta versase sobre el patrimonio de toda la línea y no particularmente sobre la situación administrativa de la estación de Sant Guim de Freixenet, acerca de lo cual yo he preguntado y he podido aportar la información pertinente. El resto de la intervención de la señora diputada desborda esta cuestión. Yo no dudo de que su preocupación es genuina y, por tanto, me tomo esto como una cuestión pertinente de la cual me tengo que ocupar. En particular no sabía que fuese a tratarse el tema de Castellnou de Seana o en general el del patrimonio.

Coincido con la señora diputada en que éste es un eje de comunicación importante por las razones que ha señalado, pues confluye tanto la nacional II como la de Cervera-Igualada o la transversal, etcétera y, por tanto, es un eje que hay que cuidar y vigilar en todos sus aspectos y también en éste del patrimonio, si es que está sufriendo ese deterioro que no dudo que la señora diputada conoce por razones obvias.

— **DE LA SEÑORA CUNILLERA I MESTRES, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE TRABAJOS Y ESTUDIOS LLEVADOS A CABO PARA ELABORAR EL PLAN DE VIABILIDAD DE LA LÍNEA LLEIDA-BARCELONA, VÍA MANRESA (BARCELONA) (Número de expediente 181/001010).**

— **DE LA SEÑORA CUNILLERA I MESTRES, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE FECHA PREVISTA PARA LA FINALIZACIÓN DEL PLAN DE VIABILIDAD DE LA LÍNEA LLEIDA-BARCELONA (Número de expediente 181/001011).**

El señor **PRESIDENTE**: Las preguntas 8 y 9 pertenecen también a la señora Cunillera, del Grupo Socialista, y, de acuerdo con ella, dado que tienen unas características, como ahora se verá, semejantes, ya que la 8 se refiere a trabajos y estudios llevados a cabo para elaborar el plan de viabilidad de la línea Lleida-Barcelona, vía Manresa, y la 9 es fecha prevista para la finalización del plan de viabilidad de la línea Lleida-Barcelona, por supuesto vía Manresa, van a ser tratadas conjuntamente, y tiene la señora diputada el tiempo que considere oportuno.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Antes que nada, y aprovechando la benevolencia de la presidencia de esta Comisión (que la verdad es que da gusto), señor secretario de Estado le tengo que decir que efectivamente tengo una preocupación genuina no sólo por esta línea férrea sino por cualquier cosa que afecte a la circunscripción de Lleida, como es mi obligación. Yo creo que los electores y electoras de Lleida no entenderían que yo no me preocupara por un tema candente, como es en este momento éste en Lleida.

Aparte de eso, yo soy oriunda de un pueblo por el que pasa esa línea férrea y, por tanto, comprenderá que cuando voy allí tengo un machaque continuo que yo intento transmitirle al Gobierno para que, entre todos, encontremos una solución. En ese espíritu de encontrar solución a esa línea férrea es en el sentido en el que van dirigidas mis dos preguntas, ahora agrupadas en una sola.

Esta línea férrea ha tenido unos avatares, unas dificultades tremendas, porque en la prioridad que uno debe hacer cuando proyecta un presupuesto, en esa zona se puso en primer lugar el desdoblamiento de la nacional II en autovía por encima de la línea férrea. A falta de cerrar ese trámite que nos queda de la autovía nacional II, es quizá el momento de pensar en dicha línea férrea. En esta misma Comisión se aprobó una proposición no de ley en noviembre de 1995, a propuesta de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, en la que se instaba al Gobierno a que se dotara a esa línea de medios, de tal manera que se pudiera utilizar la misma en los parámetros de calidad y de servicio que eran necesarios.

Del mismo tenor textual se presentó otra proposición no de ley ya en esta legislatura, que se aprobó en esta Comisión el 19 de marzo, pero los grupos parlamentarios Socialista, Popular y Convergència i Unió presentamos una enmienda conjunta, yo creo que en una demostración del interés y de la consideración que nos merecería esta línea férrea, a fin y efecto de introducir un segundo punto que decía que se hiciera un plan de viabilidad que contemplara las diferentes soluciones y posibilidades y que consultara a los colectivos, instituciones y entidades que estaban colaborando en la salvación de esa línea férrea.

Nosotros somos partidarios de que se haga ese plan de viabilidad porque creemos que en una línea que haya llegado al nivel de deterioro en que está esa línea férrea todo lo que se haga, independientemente de pensar en la globalidad de la salvación o de la viabilidad de la misma, será ponerle parches, poner un poquito en un sitio, otro poquito en otro, y seguramente perderíamos la perspectiva de lo global.

Cuando esto se aprobó el 19 de marzo yo pensé que, o bien Renfe, o el Gobierno a través de Renfe, se iban a poner a trabajar en ese plan de viabilidad, y que para hacerlo se consultaría a la plataforma que aglutina a la Diputación de Lleida, Consell Comarcal, ayuntamientos, sindicatos, y todo tipo de entidades; una vez visto dicho plan habría que buscar la dotación presupuestaria necesaria y, en función de ese acuerdo, se vería de qué manera se podía hacer. La situación se complica porque pasa el tiempo y no tenemos noticia de cómo está ese plan de viabilidad. Yo creo sinceramente que no podemos hablar de otros temas sin que se sepa cómo está dicho plan, qué alternativas se están barajando y qué soluciones se están previendo, todo lo demás serán seguramente posibilidades de salir en los medios de comunicación de Lleida, posibilidades de arrancar algunos titulares, pero no andaremos en la dirección idónea para encontrar las soluciones a la vía férrea.

Por eso yo le pregunto qué estudios técnicos se han hecho, qué trabajos se han realizado y en qué fecha piensan ustedes tener el plan de viabilidad elaborado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Yo me expreso muchas veces con brevedad, pero he dicho que me parecía un interés genuino por razones obvias, y me refería naturalmente a las de representación de los votantes. Yo, que he sido diputado, comprendo que sería totalmente anómalo que no se preocupase por aquellos problemas que a su vez preocupan a los votantes de la circunscripción. Otra cosa sería absolutamente incomprensible.

Quisiera aclarar una cosa previamente. Todo el presupuesto del Estado ha tenido un peso grande en la parte de carreteras y un peso reducido en la parte de ferrocarril, tanto el año pasado, que ya estaba el presupuesto realizado, como en el presupuesto que se está aprobando en estos momentos. Los presupuestos, efectivamente, están limitados; la restricción básica es la de Maastricht, y, por otra parte, se va derivando, por un método de un presupuesto que no incide en Maastricht, en ferrocarril de alta velocidad, que, desde otro punto de vista, también relacionará Lleida con Barcelona, ya no vía Manresa sino vía Tarragona o la vía que corresponda, y la conexión entre las ciudades capitales será más bien por la vía del ferrocarril de alta velocidad.

Aquí estamos hablando de una conexión de otra naturaleza, realizada con el ferrocarril convencional, y la señora diputada ha mencionado un par de estaciones de la línea, pero aquí hay fácilmente diez o doce estaciones entre Lleida y Manresa. En consecuencia, entiendo que estamos hablando de un medio de transporte que tiene una aplicación absolutamente distinta de la de alta velocidad.

Debo entender también, y lo digo en voz alta, que se ha previsto, tanto por los usuarios como por esta Comisión, en su momento, que merecía la pena sostener este tipo de línea y no dejar que decayese ni su capacidad ni su calidad. Ése es el trasfondo de lo que estamos hablando. Pues bien, en cumplimiento de lo acordado en esta Comisión de Infraestructuras el 19 de marzo de 1997, el Ministerio de Fomento ha analizado, junto con Renfe, la necesidad de actuaciones en esta línea. De lo que se llama plan de viabilidad, aquí tiene la traducción de necesidad de actuaciones, porque a Renfe o al Ministerio lo que les tiene que preocupar es qué es lo que tienen que hacer para resolver las papeletas. Como consecuencia de ello, Renfe ha redactado un proyecto funcional, según el cual el Ministerio de Fomento ha iniciado los trámites para la licitación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción de ese proyecto constructivo de mejora de esta línea. El anuncio de licitación se publicará en fechas próximas en el «Boletín Oficial del Estado», estando prevista su adjudicación durante el presente año, y cuyo presupuesto de licitación de estudio es de 40 millones de pesetas.

De manera que lo que está haciendo el Ministerio es dar cumplimiento a la resolución de esta Comisión de Infraestructuras. Si han existido contactos con esta plataforma son datos que no han salido a la luz en las discusiones que

hemos tenido. Pero tengo que entender, salvo problema en contra, que ya se habrán preocupado de atenderlo en sus propios términos, conociendo cómo surgió el problema. Desde este punto de vista, sólo puedo hacer una suposición, pero no puedo ir más allá en cuanto a los contactos que haya habido con la plataforma de usuarios.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Efectivamente, la plataforma no debe conocer esta última información, porque, aparte de las noticias que a mí me llegan, lo que se ha publicado en la prensa de hace dos días —puedo darle un recorte— es que se ha reunido la plataforma de alcaldes con sindicatos y otras entidades, que además están relacionadas en la proposición no de ley, y una de las cosas que pedían era iniciar contactos con diputados, senadores y con todo el mundo para que se hiciera presión en este sentido.

Me alegro mucho del anuncio de que se va a hacer esa consultoría, pero le sugiero una aportación positiva. Si van a hacer ese concurso y va a haber una consultoría, ¿por qué no citan antes a la plataforma? Dicha plataforma, en la que están entidades como las que le he dicho antes y cuya relación aparece en la proposición no de ley, hará peticiones de máximos que quizás no se podrán atender, o quizás sí. Pero una vez que la consultoría se pueda poner a trabajar, a la consultora que se le adjudique ese concurso no le perjudicará tener todos los conocimientos del territorio que le puedan aportar.

Esa línea férrea adquiere su máximo sentido cuando el AVE está próximo a pasar por Lleida, porque las conexiones de Lleida con Barcelona las tiene por la vía de Sant Vicenç de Calders, otra vía que ya está en funcionamiento y que está bien, pero una vez que Lleida se aproxime a Madrid, como le va a ocurrir cuando esté establecida la línea, pase el Talgo o pase una locomotora AVE, ese acercamiento de la ciudad de Lleida a Barcelona y a Madrid es el que propicia que la línea Lleida-Barcelona, vía Manresa, en tramos que a lo mejor no tienen que llegar a Manresa y hay que considerar que sean más cortos, se pueda convertir en una línea de cercanías muy rentable para Renfe. Ése es uno de los temas que debe estudiar el plan de estabilidad, y si lo hace, que hable con la plataforma que aglutina a todos los alcaldes de esa zona.

Me sorprende que Renfe no se plantee este tema como prioritario, cuando tiene un gran patrimonio en algunas de las estaciones, y muy útil para los ayuntamientos, puedo referirme a algunas de ellas. Por ejemplo, la de Bell-lloc d'Urgell, que es mi pueblo, la de Tárrega o la de Cervera, que tienen unos terrenos que seguramente los ayuntamientos tendrán gran interés en llegar a un acuerdo con Renfe para poder urbanizarlos. Por tanto, es un tema del que hay que hablar con esa plataforma y con los sindicatos, ya que han hecho estudios de esa línea férrea que son muy interesantes y muy atendibles. Si se va por ese camino, evitaremos que el Ministerio de Fomento reciba carta, como la que le envía el alcalde de Tárrega —que no sé si es el por-

tavoz de la plataforma, pero se erige como tal— en la que le dice que hay dos alternativas: mejorar el tramo Molle-rusa-Tárrega-Cervera con materiales de segunda mano y un coste de 2.700 millones de pesetas, o hacerlo con material nuevo y un coste de 5.700 millones de pesetas. Si se ha determinado que va a costar esas cantidades querrá decir que existen estudios ya efectuados; no creo que las noticias que el alcalde da a la prensa sean sólo una estimación que se le ocurre sin más. Al mismo tiempo, entre Lleida y Bell-lloc d'Urgell se están haciendo unas obras que consisten en colocar cada cuatro traviesas una de cemento y cambio de tornillos. Eso no es una reparación de averías, es un plan de semicalidad y tendrá una aplicación presupuestaria; habrá un estudio según el cual se ha decidido que ese tramo de la línea está peor que otro y, por tanto, allí se hacen obras y en otros no.

Nosotros habíamos presentado una enmienda a los presupuestos de 1998 para que, una vez se hubiera hecho ese plan de viabilidad, existiera una dotación presupuestaria con la que empezar a trabajar. Yo soy de las que pienso que ahora es cuando esa línea cobra una gran actualidad. Las comarcas que une esa línea tienen una buena comunicación por carretera gracias a la autovía. Será una buena línea de cercanías, y seguramente Renfe ganaría dinero con ello. Dice que el 15 de diciembre habrá 40 millones de pesetas del concurso, y me aclara que se va a hacer la licitación, aunque no sé si la adjudicación va a poder ser tan rápida, porque estamos a finales de noviembre. En todo caso, sería una rapidez en la adjudicación que deberíamos aplicar a otros tramos.

No quiero extenderme más, señor secretario de Estado, y para terminar, si todos tenemos la convicción de que hay que hacer ese plan de viabilidad, de que hay que hacerlo con rapidez y que es necesario que esa línea férrea no se acabe de deteriorar del todo, le pediría que dé unos plazos más estrictos de la licitación y que explicara las líneas que se piensan seguir en ese plan. Debería adquirir un compromiso, no conmigo personalmente pero sí con la representación que ostento, de que se van a tener en cuenta las opiniones y los estudios que haya hecho la plataforma. Porque, a pesar de lo mal que está, de lo lento que circulan los trenes por esa vía, de la poca asiduidad en el servicio, el nivel de usuarios no desciende. Eso quiere decir que hay unos niveles mínimos con los que hay que contar siempre. Si además hacemos una línea que tenga buena calidad y atención superior a la que tiene en este momento, conseguiremos que haya más usuarios, independientemente de que pase el AVE o de que el acercamiento de Lleida, Barcelona y Madrid se mejore tan sustancialmente. Señor secretario de Estado, debería aprovechar esta intervención para adquirir ciertos compromisos en el sentido que le digo, que llevarán mucha tranquilidad a la plataforma en tanto que representantes de los usuarios y del territorio.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell):

Aunque no me hubiera instado y aunque no adopte ningún compromiso, me voy a ocupar de que las personas que han hecho estos estudios contacten —si es que no lo han hecho ya, que yo creo que sí— con esa plataforma para saber si tiene alguna aportación, lo cual no va en detrimento de la responsabilidad de cada uno. La plataforma tendrá el derecho a opinar como usuario y como responsable del nivel que corresponda en cada caso, y tanto Renfe como el Ministerio tienen su responsabilidad en mantener la línea, lo cual no quita nada de lo sustancial. Esta Comisión determinó que había que proceder a analizar unas actuaciones y ver qué es lo que se tenía que hacer, un plan de viabilidad en términos de lo que se trató, y se ha procedido disciplinadamente por parte del Ministerio y por parte de Renfe a hacer ese análisis. Se habrá hecho con mayor o menor colaboración, tengo que suponer que con la colaboración que debe de haber entre Administración y administrados cuando están constituidos en plataforma para manifestar sus puntos de vista, pero eso no impide que el Gobierno haya seguido las indicaciones de esta Comisión y haya hecho ese plan, y a menos que estos contactos no se hayan producido ya y retrasen esta licitación, su publicación estaba prevista en fechas muy próximas. Es posible que los contactos, si no se han hecho y se van a hacer ahora para ver si hay algún problema distinto de los considerados, puedan retrasarlo, pero, sustancialmente, el Gobierno ha cumplido el cometido que determinó esta Comisión de Infraestructuras y está haciendo ese plan de viabilidad. Me parece que no compensa reiterar o efectuar acotaciones a las afirmaciones de la señora diputada en el sentido de que, efectivamente, yo no puedo más que estar de acuerdo en que el papel de esta línea cambiará de naturaleza el día que exista el AVE. El día en que haya una línea de alta velocidad entre Lleida y Barcelona o entre Lleida, Zaragoza y Madrid, la naturaleza de esa línea cambiará y más bien será de cercanías que de comunicación, como pudo ser en sus orígenes.

Efectivamente, si se hace un plan de viabilidad es que se considera que va a seguir existiendo, y la señora diputada aporta la noticia concreta de que no va disminuyendo el número de viajeros a pesar de que va habiendo medios de comunicación más potentes, más al alcance, como pueden ser unas mejores carreteras, etcétera, y todo eso abunda en la buena decisión que adoptó esta propia Comisión en el momento pertinente y que el Gobierno está intentando cumplir; el compromiso es cumplir siempre del modo más apropiado y teniendo en cuenta los intereses de los ciudadanos constituidos del modo que en cada caso consideren. Esto es lo que puedo decir.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado. **(La señora Cunillera i Mestres pide la palabra.)**

Señora Cunillera, ¿qué desea?

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Quiero abusar de su benevolencia un momento. Es que no me ha quedado clara una cosa, que seguramente también al señor secretario de Estado le interesará decir. Yo imagino que lo que se

va a licitar es que una consultoría haga el plan de viabilidad, no que el Gobierno y Renfe hayan hecho su plan de viabilidad, porque entonces estaríamos hablando de dos planes distintos. Usted, en su primera intervención, ha dicho que iban a licitar para que una consultoría hiciera el plan de viabilidad, y ahora me ha parecido entender que el Gobierno y Renfe tenían hecho ese plan de viabilidad; o hay dos planes o no tenemos plan.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): He dicho una cosa que ha pasado inadvertida: que la nomenclatura había variado. He dicho que el Ministerio de Fomento ha analizado, conjuntamente con Renfe, las necesidades de actuación y, al llegar a esto, me he preguntado si estas actuaciones podían corresponder a eso que en otra terminología es el plan de viabilidad, y he seguido diciendo que Renfe ha redactado un proyecto funcional en base a esas actuaciones y que, ahora, la consultoría es para realizar ese proyecto funcional. Con estos términos distintos nos pasa como con el peaje indirecto, que existen diversas nomenclaturas. Yo confío en que lo que quieren todos es que la línea Lleida-Manresa mejore, que sirva para sus finalidades, y se está haciendo lo pertinente, lo que pasa es que cada uno lo llama de un modo. En cualquier caso, si estas diferencias terminológicas encubriesen una diferencia de entidad, en ese caso se pondría de manifiesto en ese contacto que, repito, si no ha tenido lugar, tendrá lugar ahora, con esa plataforma de manifestación de los intereses y preocupaciones de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado. Le agradecemos su presencia aquí para contestar todas las preguntas. Ahora corresponde la celebración de la comparecencia, pero el compareciente ha sido citado a las 18,30; ha sido un error de la Mesa, de la que este presidente es el máximo responsable. Hemos intentado adelantar esta comparecencia y espero que se produzca sobre las seis. Mientras tanto, se suspende la sesión. **(Pausa.)**

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES (CNMV) (FERNÁNDEZ-ARMESTO FERNÁNDEZ ESPAÑA), PARA INFORMAR DE LA OPERACIÓN DE COMPRA DE ACCIONES DE ANTENA 3 TELEVISIÓN, S. A., POR TELEFÓNICA DE ESPAÑA, S. A., Y LOS BANCOS DE SANTANDER Y CENTRAL-HISPANO, EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/000756).**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión con la comparecencia del presidente de la Comisión Nacional del

Mercado de Valores, don Juan Fernández-Armesto Fernández España, ante la Comisión de Infraestructuras para informar de la operación de compra de acciones de Antena 3 Televisión, Sociedad Anónima, por Telefónica de España y los Bancos de Santander y Central-Hispano, en el ámbito de su competencia. Es autor de esta petición de comparecencia el Grupo Socialista.

Queremos dar la bienvenida al señor Fernández-Armesto, porque, aunque ha comparecido varias veces ya en el Congreso, me consta como presidente su deseo de comparecer ante esta Comisión ya que ha hecho todos los esfuerzos para que así sea.

Tiene la palabra el señor Fernández-Armesto.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES** (Fernández-Armesto Fernández España): En primer lugar, agradezco que se haya pospuesto mi comparecencia debido a un viaje oficial en la primera fecha en la que se me había citado, y cumplo con gusto mi deber de comparecer ante SS. SS. para informarles sobre la comunicación a la Comisión del Mercado de Valores, por tanto, al mercado, de la adquisición por parte de Telefónica, BCH y Banco de Santander de un paquete de acciones de Antena 3 Televisión. Estoy a su disposición para responder a las preguntas que quieran formularme acerca de la operación, siempre limitado por la capacidad que me corresponde como presidente de la Comisión de supervisar, velar y, en última instancia, sancionar el cumplimiento de las obligaciones que la ley impone a un emisor de valores cotizados en el mercado. Y quiero resaltar esta limitación porque quizá no encuentren en mi intervención la respuesta a todos los interrogantes que tenga esta Comisión en torno a la operación, interrogantes que seguramente van más allá de su influencia en el mercado de valores.

En primer lugar querría resaltar cuáles son las funciones fundamentales que la Ley del Mercado de Valores encomienda a la Comisión Nacional, sin las cuales no se comprenderá el ámbito de lo que puedo explicar. La Ley del Mercado de Valores encomienda a la Comisión que vele por la transparencia de los mercados, la correcta formación de los precios y la protección de los inversores, y además la ley dice claramente cómo ha de velar la Comisión por esa transparencia; señala que lo hará promoviendo la difusión de cuanta información sea necesaria para la consecución de estos fines. La Comisión ejerce, pues, el mandato legal de asegurar la correcta formación de los precios en el mercado, vigilando que los inversores tengan toda la información necesaria a la hora de decidir libremente el valor en que desean invertir. Asegurar que esa información esté disponible en el mercado y para todos a la vez con el fin de evitar asimetrías informativas es la tarea de la Comisión. Pero quiero resaltarles que la tarea de informar recae sobre los emisores, no sobre la Comisión; es decir, sobre las entidades que tienen sus acciones cotizando en nuestros mercados. Así se desprende claramente del artículo 82 de la ley. También observarán SS. SS. que este artículo 82 señala que los emisores informarán de todo hecho o decisión que pueda influir de forma sensible en la

cotización. En este punto es necesario que nos fijemos en que no toda la información es relevante, y es necesario señalarlo porque, aunque algunas noticias tengan en diversos campos la consideración de información, incluso de información importante, no se le puede dar el valor intrínseco de información relevante a cualquier hecho que acontezca en una empresa cotizada. También es de destacar que Antena 3 Televisión es una empresa que no cotiza en Bolsa, por lo que la información que afecta al precio de sus acciones en ningún caso debe ser comunicada a la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Para delimitar el alcance de la información que la ley obliga a facilitar al mercado, en julio pasado la CNMV proporcionó a los emisores, a través de una carta circular, una serie exhaustiva de indicaciones que les ayudan a aplicar correctamente la normativa. Voy a pararme únicamente en las que más relación tienen con el hecho que nos ocupa y que interesan a esta Comisión de Infraestructuras.

Entre las indicaciones que, derivadas de la ley, contiene la carta circular se señala que toda la información en los mercados de valores debe tener carácter eminentemente económico-financiero y, en lo posible, ha de estar adecuadamente cuantificada. La información cualitativa o no cuantificable únicamente será relevante si pone de manifiesto posibles efectos en la rentabilidad o en la solvencia de la empresa. También sienta doctrina la carta circular en cuanto a cuándo hay que comunicar los hechos relevantes. Hay que tener en cuenta que todo hecho relevante viene normalmente precedido de un período de elaboración, planificación o estudio, durante el cual aún no se ha adoptado la decisión final. Durante esta fase, que yo llamaría de secreto, todo lo relativo a la operación en estudio o negociación constituye información reservada y la entidad emisora está legalmente obligada a un control riguroso de la información para asegurar la confidencialidad. Si, a pesar de las medidas adoptadas para mantener los planes en secreto, trascienden a los medios de comunicación, la entidad emisora está obligada a confirmar o negar la noticia y difundirla inmediatamente a todo el mercado. En todo caso, hay que informar a través de un hecho relevante, una vez haya sido adoptada la decisión final, es decir, cuando en el seno de la dirección de la sociedad emisora se ha aprobado definitivamente la operación, incluso si requiere adicionalmente otras autorizaciones administrativas. El acto de registrar la información en la CNMV tiene el sentido práctico de asegurar, con los métodos de difusión que tenemos organizados, que la información llega al mismo tiempo a todos los interesados, para evitar asimetrías informativas o ventajas competitivas. Se preserva así una de las condiciones de eficacia operativa de los mercados, que es la correcta formación de los precios y, un paso más allá, la seriedad y el prestigio de nuestro mercado.

Precisado el alcance normativo de los deberes de la Comisión y de los emisores, la explicación que puedo ofrecerles de la operación que les interesa es el relato del modo y el tiempo en que Telefónica, Banco Santander y BCH cumplieron, y cumplieron correctamente, su obligación de informar a la CNMV, y por tanto al mercado, de esa adquisición. Reitero que no existen, que no pueden existir he-

chos relevantes comunicados por Antena 3 Televisión por tratarse de sociedad no cotizada. Les he entregado fotocopias de todas estas comunicaciones recibidas de las tres empresas para facilitar el seguimiento de los hechos que relato a continuación.

El 23 de julio, miércoles, por la tarde, ante determinadas noticias aún no publicadas de que el consejo de Telefónica estaba reunido para estudiar la posible adquisición de una participación en Antena 3, la Comisión se puso en contacto con Telefónica para recabar información. Y esa misma noche, a la 1.46 de la madrugada —por lo tanto, ya es el 24 de julio, jueves—, Telefónica registra un hecho relevante en la Comisión, comunicando que mantiene contactos con diversas sociedades propietarias de acciones de Antena 3 con vistas a la adquisición de una participación en la mencionada sociedad y de una participación mayoritaria en Gestora de Medios Audiovisuales del Fútbol, S. L. Es este primer hecho relevante. Asimismo comunica que, tan pronto como se produzca un resultado de esa negociación, informarán con las novedades.

La prensa del día siguiente, del 24 de julio, jueves, publica diversas informaciones dando por cerrada la compra por parte de Telefónica a Antonio Asensio del paquete de control de Antena 3. Según esas noticias, además, el BCH y el Banco Santander aumentan su participación en el capital de la televisión privada.

Dada la discrepancia sobre la existencia o no de un acuerdo definitivo, aproximadamente a las nueve de la mañana de ese 24 de julio la división de mercados secundarios de la Comisión se puso en contacto con la compañía para conocer cuál era el estado real de las negociaciones. El secretario general de la entidad informó por teléfono que todavía continuaban las conversaciones y que, una vez se alcanzase un acuerdo —tal y como quedaba dicho en el hecho relevante registrado, este primero—, lo comunicarían inmediatamente. A lo largo de la mañana de este mismo 24 de julio el BCH y el Banco Santander registraron sendos hechos relevantes informando de las negociaciones para incrementar su participación en el capital de Antena 3. Son los hechos relevantes 2 y 3 que tienen ustedes en el resumen.

Entre el 25 de julio, viernes y festivo en Madrid, y el domingo 27, los medios de comunicación informan del acuerdo alcanzado el día 25 entre Telefónica y Antonio Asensio para la compra de su participación en Antena 3. A pesar de que, debido a la difusión que ha tenido durante el largo fin de semana, el lunes 28 de julio todo el mercado conoce ya la confirmación del acuerdo, la división de mercados secundarios de la Comisión se puso nuevamente en contacto, a primera hora del lunes, con Telefónica, BCH y Banco de Santander para que registraran como hecho relevante la información correspondiente.

A las 12.22 horas, Telefónica remite un hecho relevante en el que informa que ha llegado a un acuerdo para la adquisición del 25 por ciento del capital de Antena 3, por un precio de 25.984 millones de pesetas. Es el siguiente hecho relevante en los documentos que les he entregado. Añade que la operación incluye la asunción de la gestión de la cadena y también la adquisición del 49 por ciento de gestora

de Medios Audiovisuales del Fútbol, S. L., por 18.500 millones. En él también informa de la ampliación de la participación en Antena 3 por parte del BCH y Banco Santander.

Estas dos entidades también comunican la adquisición. El BCH, ese día, a las 10.23 —es el siguiente hecho relevante— informa que se ha comprometido a adquirir el 7 por ciento de Antena 3, aumentando su participación hasta el 21 por ciento, e igualmente señala que ha adquirido el 1 por ciento de GMAF, de la Gestora de Medios Audiovisuales. El Santander, a las 13.24 del mismo día, registra un hecho relevante en el que confirma la formalización de la operación para la adquisición de hasta el 11 por ciento de capital de Antena 3 y el 1 por ciento de GMAF, con inversiones estimadas de aproximadamente 10.700 y 378 millones de pesetas. Tienen ustedes aquí también el hecho relevante del Banco Santander.

Quiero detallar que el primer hecho relevante registrado por Telefónica fue objeto de rectificación en cuanto a la participación final del BCH y del Banco de Santander, que en un principio se situó en el 25 por ciento y que quedó reducido a un 21 por ciento. Está también aquí la corrección hecha por Telefónica de su primer hecho relevante. Y el hecho registrado por el Banco de Santander también sería rectificado en cuando al importe de la inversión estimada en Antena 3, que se fijó en 12.032 millones de pesetas, en lugar de los 10.700 millones previamente mencionados. Las rectificaciones se trataron como un error normal y se incorporaron al registro como simples correcciones. Por lo tanto, tienen ustedes, en primer lugar, hecho relevante de Telefónica, hecho relevante del Banco Central, corrección del Banco Central, corrección de Telefónica, información del Banco de Santander, corrección del Banco de Santander.

Es el 7 de agosto cuando Telefónica remite de nuevo un hecho relevante en el que informa del cierre definitivo de las negociaciones para adquirir el 25 por ciento de Antena 3, por importe de 25.984 millones de pesetas, y del 49 por ciento de GMAF, por 18.530 millones. Señala que la fecha de consumación de la operación se prevé para el día 18 de agosto. También informa que ha concedido una opción de venta sobre la participación en GMAF, que aún permanece en manos del vendedor, ejercitable desde el 24 de julio de 1998 hasta el 24 de julio del 2000. Tienen ustedes este hecho relevante a continuación de los anteriores.

Telefónica destaca en el hecho los acuerdos alcanzados con BCH y Banco de Santander en cuanto a la designación del Consejo de Antena 3. Telefónica designará a la mayoría de los miembros del Consejo y de la comisión ejecutiva, además del consejero delegado y la cúpula directiva. También informa que Telefónica designará el 60 por ciento de los miembros del órgano de administración de GMAF, al presidente ejecutivo y al secretario. También informa del compromiso de Telefónica de garantizar la liquidez y el mantenimiento del valor de la inversión de BCH y Banco de Santander en Antena 3 Televisión durante el segundo año de la inversión, con estricto cumplimiento de la legislación aplicable y de la intención de los tres inversores de solicitar la admisión a cotización en Bolsa de las acciones de Antena 3.

A partir de ese día, 14 de agosto, jueves, los medios de comunicación difundieron diversas noticias referidas al estudio de la operación por parte de la Comisión Europea y a su posible bloqueo, sin precisar una actuación final. También en este caso coincide un largo puente, ya que el 15, viernes, fue fiesta, lo que permitió que con el mercado cerrado se difundiera ampliamente la información antes de que pudiera influir en la cotización de la misma. De todas formas y ante las noticias difundidas durante el fin de semana, el 18 de agosto, lunes, y a petición nuevamente de la CNMV, Telefónica registra como hecho relevante una nota de prensa emitida el día 15 —la tienen ustedes aquí— en la que precisa alguna de las informaciones y, en definitiva, asegura que la Comisión de las comunidades europeas no ha impedido a Telefónica adquirir el control de Antena 3.

Ese mismo día 18, por la tarde, Telefónica remite otro hecho relevante en el que informa que se ha consumado la adquisición del 25 por ciento de Antena 3 —lo tienen ustedes como último documento—, y a este hecho relevante se añade que la junta de Antena 3, a propuesta del consejo de administración, ha nombrado cuatro de los diez consejeros en representación de Telefónica Multimedia.

Con esto, señor Presidente, creo que puedo dar por finalizado el relato de los hechos comunicados a la CNMV. Me pongo a su disposición para cuantas aclaraciones precisen.

El señor **PRESIDENTE**: Como autor de la petición de comparecencia, tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista, su portavoz el señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Me uno a las palabras de bienvenida del presidente a don Juan Fernández-Armesto, presidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, que nos ha explicado algunos de los hechos relevantes que han ocurrido en torno a esta operación. Como bien decía el señor presidente, las consecuencias y ramificaciones de esta operación trascienden con mucho la mera competencia de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Por abreviar y centrar las cosas en sus justos términos, quiero, en primer lugar, manifestar mi sorpresa porque en este país se sustancien en 24 horas negocios de 50.000 millones a través de fax. Me parece absolutamente sorprendente que gente que está poniendo en juego negocios en los que cambian participaciones accionariales por valor de más o menos 50.000 millones de pesetas se dirija a una institución de la calidad de la Comisión Nacional del Mercado de Valores a través de fax. Dudo incluso que el fax tenga valor de fe; no sé si lo tiene o no. Cuando lo han admitido, supongo que lo tendrá, pero me parece sorprendente que en el plazo de 24 horas el Ministerio de Fomento, la Comisión Nacional del Mercado de Valores, el Banco de Santander, el BCH, Telefónica Multimedia y Antena 3 hayan cerrado una operación de 50.000 millones de pesetas, como digo, a través únicamente de comunicaciones por fax. Pero bueno, eso no es más que una sorpresa más en torno a este asunto, que tiene otras muchas.

El 7 de agosto se cierra el negocio. Por lo que nos acaba de explicar don Juan Fernández-Armesto, es el 7 de agosto cuando Telefónica se dirige a la Comisión Nacional del Mercado de Valores diciendo que, una vez concluidas y formalizadas las negociaciones, el acuerdo se cierra en los términos contractuales que han sido descritos. ¿Y el señor ministro lo autoriza el día 24 de julio, el mismo día que Telefónica comunica a la Comisión y a Fomento que está en negociaciones para adquirir un paquete accionarial que no identifica, que no cuantifica? ¿El mismo día el ministro puede responder autorizando una operación que no estaba cerrada, a raíz de lo que consta en el escrito de Telefónica del día 7? Yo sé que éstas son cuestiones que no afectan a la Comisión Nacional del Mercado de Valores, pero que es preciso ponerlas de manifiesto, aunque sea someramente, para justificar nuestro interés no morboso en esta cuestión; cuestión en la que, a mi criterio, hay manifiesta disfuncionalidad, por no utilizar otra palabra más dura, en la respuesta del Gobierno y en la carta de fecha 7 de agosto de Telefónica que, como he dicho, consiste simplemente en que el ministro autoriza 13 días antes algo que no está cerrado en precio cierto; hemos escuchado incluso que no se sabía ni el valor de la acciones. Como no se sabía ni el valor ni el paquete definitivo de las acciones, tengo que llegar a la conclusión —y esto no es competencia de la comparecencia de hoy, habrá que pedir otra especial al respecto— de que el señor ministro firmó sin saber lo que estaba firmado. El señor ministro afirma en su respuesta a este grupo que no tenía conocimiento alguno de acuerdos entre los comparadores del paquete accionarial para producir una sindicación de acciones como consecuencia de la cual se produjese una unidad de gestión o una posición dominante en el grupo. También esto lo echa por tierra la carta de 7 de agosto de Telefónica que dice que los acuerdos alcanzados entre los inversores atribuyen a Telefónica de España la designación de la mayoría de los miembros del consejo de administración de Antena 3 Televisión y de la comisión ejecutiva de esta sociedad. Es decir, le están entregando la gestión y la mayoría en proporción superior al capital máximo que le permite la Ley 10/1988, de Televisión Privada, que es de un 25 por ciento. Por tanto, su influencia a través de Telefónica o de acuerdos con otros accionistas, como establece claramente la ley, no puede superar ese 25 por ciento. El ministro hace prédica de respeto absoluto de la ley y Telefónica, como en tantas otras cosas, desmiente al señor ministro y le dice que sí existen esos acuerdos y se lo dice por escrito.

Y dice más el señor ministro. Posteriormente a la autorización por parte del Ministerio de Fomento para la compra de una participación en el capital de Antena 3 Televisión que no excediese del 25 por ciento de ésta, se formuló alguna declaración —ponga usted al inspector Gadget a buscar cuál es esa declaración, se podía haber molestado el señor ministro en precisarla— el día 7 de agosto de este año —supongo que se refiere a la carta del hecho importante de Telefónica— por esta compañía ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores que podría entrañar algún tipo de acuerdo de accionistas. ¿Cómo que podría entrañar? Está firmado y rubricado. Y ésta, también entró por fax.

Señor presidente de la Comisión, yo quiero saber, si es posible, cuáles son los accionistas actuales de Antena 3; qué porcentaje tiene cada uno, si existieron o no acuerdos que, violando la Ley 10/1988, hayan otorgado a uno de los accionistas un peso mayor en la gestión de la compañía del que se deriva de sus propias acciones. Por último, si se formuló alguna declaración —la declaración que el señor ministro encubre diciendo que a ver si se le pasa al Grupo Socialista—, queremos saber si, en su opinión, se refiere al hecho relevante comunicado por Telefónica el día 7 de agosto, como resultado del cual —por terminar y subrayar— el señor ministro autorizó algo que no sabía en qué consistía y niega la existencia de acuerdo de sindicación de acciones, a efectos de control de la sociedad, que uno de los accionistas, la compañía Telefónica o Telefónica de España —por decirlo con más precisión—, comunica a la Comisión ni más ni menos que como hecho relevante.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Naturalmente, me uno a la bienvenida al señor Fernández-Armesto, al tiempo que le doy las gracias por su precisa, puntual, detallada, en términos de calendario y casi de horario, información que nos acaba de proporcionar.

Quiero hacer unas precisiones con valor anecdótico. El señor Fernández-Armesto —y salgo al paso de alguna afirmación que ha hecho el portavoz socialista— ha informado de algunos hechos, ciertamente, de aquéllos de los que puede informar, de aquéllos que se mueven en el ámbito de su competencia, que —como él muy bien ha subrayado y yo ratifico ahora— no es otra que asegurar una información disponible igual para todos, para evitar asimetrías e informaciones privilegiadas, y ha recogido los hechos relevantes de que ha sido informada la Comisión en cumplimiento de sus atribuciones.

En los tiempos actuales, señor García-Arreciado, el fax se utiliza para casi todo y se conciertan operaciones importantes, incluso más importantes que la de 50.000 millones de pesetas que tenemos delante y a la que ha hecho referencia su señoría. Consiguientemente, permítame que le diga que tiene que modernizarse un poco, ponerse al día y valorar el fax, especialmente en el mundo financiero, como un instrumento de comunicación tan válido como otro cualquiera. Los tiempos de las contrataciones notariales, etcétera, en el mundo de las finanzas han pasado ya hace mucho tiempo.

Las dos afirmaciones fundamentales que ha hecho el señor García-Arreciado se refieren, en primer lugar, a la sorpresa por el carácter previo y rápido de la autorización por parte del ministro de Fomento y, en segundo lugar —no lo ha dicho, pero lo ha sugerido—, a una eventual, hipotética o presunta vulneración del artículo 23 de la Ley de televisión privada, del año 1988. Respecto a estos dos extremos, que son los que están en la almendra de su intervención, quiero decir (esto no hace sino, de alguna manera, ratificar la documentación que se recoge en el dossier que se nos acaba de facilitar) que la autorización por

parte del Gobierno es preceptivamente previa. Se ha dicho muchas veces, pero lo voy a repetir una vez más, en este caso leyendo el precepto legal, que tengo aquí a disposición de S. S. socialista. Artículo 21.1: Requerirán la previa autorización administrativa todos los actos y negocios jurídicos que impliquen la transmisión y disposición o gravamen de las acciones de las sociedades concesionarias, así como la emisión de obligaciones o de títulos similares. En definitiva, el Ministerio de Fomento, el 24 de julio (en unos tiempos y a un ritmo que no es el de otras épocas, al que parece que está acostumbrado, es el estereotipo de la Administración que tiene el señor García-Arreciado), con rapidez, procede a autorizar con carácter previo una operación de la que conoce lo que conoce. Es decir, se le solicita autorización para lo que era entonces un proyecto o propósito de venta de acciones, el deseo de adquirir una participación en el capital de Antena 3 de Televisión, S. A. La autorización se ciñó a lo que se solicitaba, que era —repito— la compra de una participación accionarial de Antena 3, que no excedía, en absoluto, del 25 por ciento del capital de Antena 3 de Televisión. En lo que concierne al primer hecho, a la rapidez y al carácter previo, insisto en que el carácter previo era preceptivo y en que lo único que hizo el Gobierno fue cumplir con la ley; ley que, por cierto, es de etapa anterior, como demuestra su fecha.

Respecto al segundo extremo, en la contestación del Gobierno ya se decía que el Ministerio tuvo conocimiento de alguna declaración que figura en el documento del día 7 de agosto (todos sabemos perfectamente a qué nos estamos refiriendo: a los acuerdos alcanzados entre los inversores, etcétera. Lo tenemos ambos grupos delante para saber claramente a qué nos referimos), que podía entrañar algún tipo de acuerdo entre accionistas. Y hay que reiterar lo que decía el Gobierno: En el mismo momento en que se tuvo conocimiento de esta declaración, se requirió a Antena 3 de Televisión para que aportase toda la documentación relativa a cualquier posible acuerdo entre accionistas o sindicación respecto del control del capital de Antena 3, con apercibimiento, además, de las responsabilidades en que pudiera incurrir si dicha documentación no fuere aportada. Como consecuencia de ello, Antena 3 Televisión solicitó de los accionistas, entre ellos Telefónica Multimedia, S. A., que aportasen cualquier acuerdo de sindicación.

En base a esta documentación, cabe deducir: uno, que en el procedimiento seguido para la designación de los miembros del consejo de administración, en la junta general celebrada el 18 de agosto, no se esgrimió ningún privilegio de carácter político para tener una representación en el órgano gestor de la sociedad superior al que correspondería en función de la participación en el capital. Los consejeros fueron designados prácticamente por unanimidad de la junta general; dos, que, según manifiesta la sociedad concesionaria —y me parece que informó en su momento el Ministerio de Fomento—, no existe ningún acuerdo de sindicación entre accionistas que atribuya a ninguna de las partes un privilegio político o económico en la actualidad.

Quiero reiterar la seguridad de que el Gobierno, en todo caso, va a cumplir la ley y que si se produjera una violación del artículo 23 daría lugar a la iniciación de un expediente sancionador con arreglo a los artículos correspondientes, que, si no recuerdo mal, son los artículos 17, 19, 21 y 23. Esto es lo que quiero decir. No se trata de engañar a nadie. Coincido absolutamente con la comunicación del Gobierno al Partido Socialista y, desde luego, no se trataba —tengo que salir al paso de ese inciso— de a ver si se le pasa al Grupo Parlamentario Socialista. De ninguna manera se trataba ni se trata de eso.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las preguntas, tiene la palabra el señor Fernández-Armesto.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES** (Fernández-Armesto Fernández España): En primer lugar, respondiendo a la intervención de don Jenaro García-Arreciado en cuanto al fax, debo decir que no estamos aquí ante la forma en que se documenta la operación en sí misma, estamos ante la forma en que se informa de hechos relevantes a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y, a través de ella, al mercado. En esta materia, el tiempo es esencial. Cada minuto que se pierda es un minuto que el mercado está desinformado. La Comisión, ante la tesitura de elegir un método más formal de presentación escrita tradicional en el registro de la Comisión o permitir e incentivar un método más moderno y más rápido como es el fax, estando de acuerdo en que la fórmula tradicional, y quizá la jurídicamente más segura, es la presentación de un escrito con todas las formalidades a través del registro de la Comisión, ha entendido que sería un sistema tan lento que las ventajas de seguridad jurídica se ven claramente compensadas por la rapidez que tiene el sistema del fax. La Comisión, al igual que todos los supervisores de nuestro entorno, no solamente permite sino que recomienda que los hechos relevantes se le transmitan a través del fax. La Comisión, en el mismo momento que los recibe, los pone a disposición de todos los medios y de todas las agencias de noticias, para que, en tiempo real, inmediatamente, se pongan a disposición de todos los operadores en el mercado, y en las pantallas de éstos van apareciendo las noticias en tiempo real. Eso es lo que garantiza que el mercado tenga siempre el mismo nivel de información, con lo cual no es que se haya formalizado sino que es la forma normal de que todos los hechos relevantes, incluso los más importantes que existen, se transmitan a la Comisión. No hay diferencia alguna con cualquier otra operación, sea cual sea su cuantía, que se notifica a la Comisión.

Su señoría formulaba tres preguntas. En primer lugar, cuáles son los accionistas de Antena 3. Esto tiene una contestación muy sencilla: Antena 3 no es una sociedad cotizada, el registro de accionistas de Antena 3 no lo lleva la Comisión Nacional de Mercado de Valores, por lo tanto, no soy yo la autoridad apropiada para darle contestación a esta pregunta. Sí sabemos los porcentajes, porque se deducen de los hechos relevantes que ostentaban en las fechas las tres compañías a las que hemos hecho referencia. Se

deduce de los documentos que se han presentado que Telefónica tenía el 25 por ciento de Antena 3, que el 21 por ciento correspondía al Banco de Santander y el 21 por ciento al BCH. Éstos eran datos que fueron informados por las compañías y se refieren a las fechas en que hicieron esa información.

Me pregunta también si hay algún accionista que tiene un peso superior en la gestión de Antena 3. Yo querría resaltar que Antena 3 no es una empresa que cotice. Los acuerdos entre accionistas son irrelevantes para el mercado. Las vicisitudes en la designación del consejo de Antena 3 no tienen impacto alguno en la cotización ni de Telefónica, ni del Banco de Santander, ni del BCH. Dieron la información que está en los hechos relevantes, que creo que es una información suficiente a efectos de la valoración de las acciones de Telefónica, de Santander y del BCH. El impacto que puedan tener después estos acuerdos en otras áreas del Derecho, en otras áreas de la supervisión, es algo que claramente escapa a los cometidos de la Comisión.

En tercer lugar, S. S. me preguntaba si el ministro se refería a los hechos relevantes que he mencionado en mi comparecencia. Me es difícil ponerme en la mente del ministro, pero le diría a S. S. que les he hecho entrega de todos los hechos relevantes que han sido puestos a disposición del mercado. Como son públicos, son los hechos que el ministro tendría ante sí cuando hizo esa aseveración. En todo caso, es más lógico que esta pregunta la conteste el que hizo esa declaración.

Con respecto a don Luis Ortiz, coincido con lo que ha dicho. En cuanto a las aseveraciones sobre la vulneración del artículo 23 o el carácter previo a la autorización, son también hechos que están claramente fuera del ámbito competencial de la Comisión del Mercado de Valores.

El señor **PRESIDENTE**: Si va a haber otra intervención, como es costumbre en esta Comisión, les ruego que, como ha habido en anteriores intervenciones excursiones por fuera de esta comparecencia, las que ahora se hagan se ciñan a ésta puesto que éste es un tema que va a tener otras iniciativas parlamentarias. Rogaría que no insistiéramos en temas que no son de esta estricta comparecencia.

Señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Yo le ruego que entienda que esto es un todo del que resulta verdaderamente difícil, mucho más a efectos dialécticos y retóricos, compartimentarlo en establecimientos estancos. Es una realidad que no es posible desagregar al nivel que usted con mucha razón me pide, que yo quisiera atender y que voy a hacer en la medida de lo posible.

Al señor presidente de la Comisión del Mercado quisiera decirle que en ningún caso se debe de ir de aquí con la sensación de que yo he criticado el funcionamiento de la Comisión ni la información que nos ha entregado, que ha sido tan extraordinariamente útil que me ha permitido —si la expresión es correcta— coger hueso, que no voy a soltar indiscutiblemente. El interés de su comparecencia era, como felizmente ha ocurrido, ver si usted acudía a esta Co-

misión con alguna información más explícita sobre las respuestas dadas por el Gobierno a preguntas de este grupo parlamentario; y a fe que lo ha hecho. Por tanto, mi satisfacción es absoluta con su comparecencia. Pero las formas y el fondo en la democracia muchas veces se confunden, hasta el extremo de que hay quien dice con bastante razón que en democracia las formas son el fondo realmente. Y las formas de este asunto son verdaderamente insólitas, por no utilizar ninguna palabra agresiva, no con usted, sino con la operación en su conjunto.

En cuanto a mi referencia al fax —me arrepiento de haberla hecho, porque han sido las hojas del rábano que han permitido a don Luis Ortiz y a usted mismo referirse a lo que no es sino anecdótico en mi intervención—, naturalmente que es importante; es tan importante que sin fax esta operación no se hubiera podido hacer, porque la única manera de cerrar en 24 horas la cantidad de asuntos colaterales que convergían en esta operación sólo era posible con la tecnología del fax, que tendremos ocasión de declarar servicio universal en nuestras enmiendas a la ley general de las telecomunicaciones, lo mismo que Internet, que es todavía más rápido que el fax. **(El señor Barrionuevo Peña: O de interés general.)**

¡Claro que el artículo 21 dice que se requerirá la previa autorización administrativa! Pero, señor Ortiz, cuando se conozca lo que se está autorizando. El propio ministro, en el escrito en el que autoriza la operación, establece un pero: siempre que en el plazo máximo de 15 días desde la fecha de esta autorización se identifique cada una de las acciones concretas a las que la transmisión afecta, con indicación exacta de su número, serie y clase. Dicho en otras palabras: se lo autorizo siempre que en cinco días me diga usted realmente qué es lo que está haciendo.

En mi opinión y en la de mi grupo, esa notificación es previa al acto de autorización como autorización constitutiva, porque no se trata de hacer una operación en la que voy a comprar un porcentaje de Endesa. No me imagino al señor ministro de Industria respondiendo ese mismo día diciendo: compre usted un porcentaje de Endesa. Tendrá que decir qué acciones, qué tipos, con qué derecho político, de qué series, quién es el tenedor; es decir, la información del pacto que se esté alcanzando. El propio señor ministro envía un escrito, extraordinariamente diligente y rápido el mismo día 24. Como no va por fax no puedo ver la hora a la que se puso, pero no me extrañaría que fuese a la misma hora en la que se recibió el fax de petición de la autorización. Son imaginaciones mías que no puedo demostrar, porque no viene la hora del fax.

En segundo lugar, señor presidente, ninguna persona física o jurídica podrá ser titular directa o indirectamente de acciones de más de una sociedad concesionaria, artículo 19 de la Ley 10/1988, siendo público y notorio que accionistas de Telefónica son, a su vez, accionistas de otra sociedad concesionaria de televisión. Es público y notorio que hay entidades financieras que son accionistas de los dos grupos: de Telefónica y, por tanto, de Antena 3 en estos momentos y de otro grupo de comunicación muy importante. No lo había dicho antes, pero lo digo ahora. Es

una clara violación del artículo 19 de la Ley de las televisiones privadas.

El artículo 23 dice que, a los efectos previstos por la presente ley, serán considerados supuestos de interposición o de participación indirecta y, por tanto, superiores al 25 por ciento, todos aquellos en los que, mediante acuerdos (que quedan meridianamente explícitos en la comunicación de Telefónica de fecha 7 de agosto), decisiones o prácticas concertadas, se produzca un resultado del control o dominación efectiva del capital en proporción superior a la autorizada por esta ley.

No me sirve que el consejo de administración nombró el nuevo consejo de administración por unanimidad. ¡No faltaba más! Si estaban por unanimidad desde el principio. Hubo una presión evidente de Telefónica en los medios financieros, políticos y periodísticos de este país presionando a dos entidades bancarias para que interviniesen en la operación de compra de acciones de Antena 3, incluso con promesas de difícil cumplimiento, como es variar la ley para que pudiesen tener más del 25 por ciento o comprarle las acciones, que viene a ser lo mismo porque está prohibido por la ley.

El acuerdo con el que se produjo la unanimidad para el nombramiento del nuevo consejo de administración de Antena 3 no pone de manifiesto más que lo que yo estoy diciendo: que existía ese acuerdo; que era de dominio a favor de Telefónica; que viola la Ley 10/1988; y que también viola la Ley 10/1988 que dos entidades financieras (La Caixa y BBV, para no seguir dándoles vueltas a esta cuestión) sean accionistas de Telefónica ahora mismo, de Antena 3 y de otro grupo de comunicación. Tajantemente prohibido por el artículo 19 de la reiterada Ley 10/1988.

Señor presidente de la Comisión, muchísimas gracias por su información. A nuestro grupo le es de una utilidad extraordinaria, aunque supongo que a otros grupos les incomodará en un futuro próximo.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ:** Señor presidente, mi intención inicial era, atendiendo al ruego de la Presidencia, no hacer excursiones, como ha denominado, en temas que no tienen que ver con esta comparecencia. Pero, tras la doble intervención del portavoz socialista, llego a la conclusión —y no es ninguna descortesía, señor Fernández-Armesto— de que el Grupo Parlamentario Socialista ha utilizado su presencia para un debate que no tiene nada que ver con usted. Supongo que esto es lícito, forma parte de los hábitos de la Cámara y el señor García-Arrecedo está en su derecho de hacerlo, pero lo cierto es que el debate que se ha abierto no tiene nada que ver con las competencias en el ámbito de actuación de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Estoy de acuerdo en que hay que respetar las formas. Alguien dijo que el Derecho es pura forma, forma absolutamente esencial para la convivencia civilizada de un Estado de derecho. Las formas se han respetado. Repito el sentido del artículo 21, que tiene tres apartados y en el segundo vuelve a reiterar la necesidad de la previa autorización.

Dice: Ningún fedatario público intervendrá o autorizará documento alguno sin que se acredite la preceptiva autorización administrativa. Consiguientemente, lo que hizo el Ministerio de Fomento fue, con una celeridad que le honra y estoy seguro de que le gustaría al señor García-Arreciado que en otros casos se prodigue, conceder la preceptiva autorización administrativa de aquello que podía autorizar en aquel momento. Ciertamente, de lo que se le había pedido pues se le había anunciado un proyecto o propósito de adquisición de un paquete accionario de Antena 3.

La referencia al artículo 19, apartado 2, que tengo delante forma parte del hueso —señor presidente, no vuelvo a insistir para que no me llame al orden en abrir un debate que no tiene nada que ver con el presidente de la Comisión Nacional del Mercado de Valores— que parece que va a perseguir, con un afán canino que le honra, el señor García-Arreciado. Veremos a ver cómo es de duro el hueso y qué dentadura tienen S. S. y su grupo.

El señor **PRESIDENTE:** Le agradezco, señor Ortiz, que no haya incidido más en esta discusión que, en efecto, no tiene nada que ver con la comparecencia del señor presidente de la Comisión del Mercado de Valores, que tiene la palabra para cerrar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES** (Fernández-Armesto Fernández España): Le agradezco mucho al señor García-Arreciado que haya expresado la satisfacción con la actuación de la Comisión en este asunto. Creo que la Comisión ha actuado correctamente, como han hecho todos los emisores en dicho asunto, ajustándose estrictamente a la legalidad.

En segundo lugar, querría dejar constancia de que estos hechos relevantes son de dominio público. Están en un registro oficial de la Comisión. Igual que se los he traído hoy, cualquier persona puede acercarse a la Comisión y obtener una copia de los hechos relevantes, no estoy revelando hoy ninguna información que no sea por ley ya de dominio público. Tanto es así, que esta información incluso está en Internet. Hoy en día, sin acercarse a la Comisión, cualquier persona, en cualquier lugar del mundo, puede tener acceso a ella.

El señor **PRESIDENTE:** Reiteramos las gracias al señor presidente de la Comisión del Mercado de Valores. Se levanta la sesión.

Eran las siete de la tarde.