



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 467

---

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 45

celebrada el martes, 19 de mayo de 1998

---

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes (Abril Martorell), para informar sobre:

- La construcción de la autovía que conecta la ciudad de Ávila con la carretera N-VI. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 213/000587) ..... 13456
  - La prestación del servicio público de transporte en las Islas Baleares. A solicitud del Grupo anterior (Número de expediente 212/001100) ..... 13464
  - La ejecución del convenio de carreteras suscrito entre el Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias y las perspectivas de futuro. A solicitud del mismo Grupo Parlamentario (Número de expediente 213/000223) ..... 13474
-

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

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (ABRIL MARTOTELL), PARA INFORMAR SOBRE:**

**— LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA QUE CONECTA LA CIUDAD DE ÁVILA CON LA CARRETERA N-VI. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 213/000587).**

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días. Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Infraestructuras con las comparecencias que figuran en el orden del día, dos de ellas dirigidas al ministro de Fomento, otra al secretario de Estado. Y las tres, por acuerdo de la Mesa y portavoces, las va a contestar el secretario de Estado, don Joaquín Abril, a quien damos la bienvenida una vez más a esta Comisión.

La primera comparecencia, que estaba dirigida al ministro de Fomento, se refiere al informe sobre la construcción de la autovía que conecta la ciudad de Ávila con la carretera N-VI. Es autor de esta petición de comparecencia el Grupo Socialista del Congreso.

Para explayar la comparecencia, tiene la palabra el secretario de Estado, don Joaquín Abril.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (Abril Martorell):** La comparecencia versa sobre la construcción de la autovía que conecta la ciudad de Ávila con la carretera Nacional-VI.

Esta cuestión, o este proyecto, se remonta ya a hace unos años, puesto que con fecha noviembre del año 1990 se dio la orden de estudio informativo, precisamente para una carretera denominada autovía Ávila-Nacional VI-Nacional 110, de Soria a Plasencia. Ese estudio fue aprobado técnicamente el 19 de abril de 1993, ordenando que se sometiera a información pública de trazado y medioambiental, de acuerdo con la legislación vigente. Se redactó un estudio y se recomendó una determinada opción. La apertura de la información pública ya se anunció en un Boletín Oficial del Estado de 28 de mayo de 1993, así como en el «Diario de Ávila» de 21 de mayo de 1993. Se solicitó informe al Ministerio de Defensa y a la Dirección General de Infraestructuras de transporte ferroviario. Sin fecha precisa, pero con rigor, a primeros de 1994 la documentación se entregó a Medio Ambiente.

Aquí transcurren una serie de años como se ve, esto abarca tanto al Gobierno anterior como al presente. Con fecha 23 de diciembre del año 1997, del año anterior, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental emitió una declaración de impacto ambiental, estableciendo que una denominada opción 1 era ambientalmente viable si se cumplían unas determinadas condiciones impuestas y se modificaba su trazado. Había también una serie de ob-

servaciones en cuyo detalle no entro. Además, esa declaración de impacto ambiental, como digo de diciembre del año 1997, realizaba una serie de consideraciones sobre las alternativas 2 y 3 del susodicho estudio, que ponían de manifiesto algunos problemas ambientales; así, problemas de ruido, posible afección a un embalse, etcétera. Con estas observaciones se estima en el repetido estudio que el impacto de una nueva alternativa entre Ávila y El Espinar, no este caso Villacastín, que eran estas opciones a las que me estoy refiriendo, podría ser ambientalmente viable.

Ahora viene una segunda perspectiva completamente distinta. Desde la aprobación técnica del estudio informativo de la autovía Ávila-N-VI del año 1993, que entonces lo que pretendía, como su propio nombre indica, era conectar sencillamente por una autovía normal Ávila con la N-VI, como repito, se ha producido un cambio en los programas de actuación del Ministerio, actualmente de Fomento, y se ha aprobado, por orden del 26 de mayo del año 1997, del año pasado, ahora hace un año precisamente, un programa de autopistas de peaje que incluye el tramo Ávila-N-VI dentro del itinerario Ávila-conexión con la A-VI de Segovia.

Las razones por las cuales se probaba en esa orden ministerial el proyecto de esta autopista en concreto era potenciar las relaciones de Ávila y Segovia con Madrid. Estas nuevas circunstancias, nueva orientación de la conexión entre Ávila y la N-VI, en este caso para potenciar, como acabo de decir, la relación Ávila y Segovia con Madrid, aconsejaban un trazado orientado más al sur que el anterior, y concretamente, a ser posible, en dirección al área de El Espinar. Esto es debido a la necesidad de contar con un volumen de tráfico captable por autopista de peaje que justifique su posible explotación económica, por lo que debido a ello ha habido que replantear la solución de la repetida conexión.

A la vista de todo lo expuesto, y muy recientemente, lo que se ha hecho es dar válido el expediente de información pública que originó el estudio ya desde el año 1993 de la N-110, Soria-Plasencia-autovía Ávila-N-VI-etcétera, y se ha decidido iniciar el anteproyecto de una autopista de peaje entre Ávila y El Espinar. En este anteproyecto se desarrolla una alternativa que tenga en cuenta, que está teniendo en cuenta, que va a tener en cuenta todas las consideraciones de la declaración de impacto ambiental de 27 de diciembre de 1997. Esta alternativa, que tiene como base la anterior alternativa 3, mejorada atendiendo a todas las observaciones de la declaración de impacto ambiental, se deberá de someter posteriormente, por razones legales obvias, al trámite de información pública y de medio ambiente. Esto permitirá que en su momento tenga la aprobación y licitación del concurso con plenitud legal.

De manera que, en realidad, aquí ha habido un proceso que ha supuesto un cambio en la consideración de esa conexión entre Ávila y la carretera N-VI. En ese cambio de consideración ahora tiene una orientación legal distinta. Se produce un anteproyecto de autopista de peaje, cuyo anteproyecto de autopista de peaje es el que se licita, y el proyecto vendrá a continuación por parte del adjudicatario de esta concesión. El anteproyecto de una autopista de peaje

ya tiene un determinado trazado; naturalmente, trazado que va a tener en cuenta todas las consideraciones medioambientales, aprovechando el anterior estudio informativo que se hizo y la declaración de impacto ambiental subsiguiente que, como digo, se recibió recientemente, en diciembre de 1997.

El señor **PRESIDENTE:** Para las intervenciones de los grupos, tiene la palabra en primer lugar, como portavoz del Grupo Socialista, que ha formulado la petición de comparecencia, el señor Nieto.

El señor **NIETO GONZÁLEZ:** Lamento que no esté presente el ministro para responder, para comparecer en este caso. La petición de comparecencia estaba formulada al ministro, pero, en todo caso, quiero dar la bienvenida al secretario de Estado de Infraestructuras, que supongo me aclarará una serie de cuestiones que voy a plantearle y que pensaba formular al ministro.

Esta comparecencia, señor Abril, fue pedida por este diputado el día 6 de marzo del presente año, hace dos meses y algún día, y desde luego está pedida no con el afán de aprovechar una comparecencia para hacer una crítica sin más al Gobierno, o hacer una crítica sin más al Partido Popular, o hacer una crítica sin más al ministro de Fomento. Razones hay para ello en este asunto del que estamos hablando, pero quiero decirle, señor secretario de Estado, que mi petición de comparecencia está hecha en sentido positivo porque lo que quiero es aclarar esta situación.

No me cabe la menor duda que al ministro de Fomento y a todo el equipo del Ministerio de Fomento le guía el llevar a cabo una actuación en beneficio de Ávila, espero que así sea, y de los ciudadanos de Ávila en relación con esta infraestructura de la que estamos hablando, al menos es la que guía al Partido Socialista y la que guía al diputado que les habla. En ese sentido, señor secretario de Estado, me gustaría que usted en esta comparecencia aclarase una situación de tremenda confusión que se ha creado en relación a la construcción de esta infraestructura que —insisto— es muy importante para la ciudad de Ávila, es muy importante para los habitantes de la ciudad de Ávila.

En ese sentido quiero que entienda mi petición de comparecencia, como una forma de facilitarle la labor aquí, en sede parlamentaria, para que aclare una serie de extremos en relación a la construcción o no (veo por lo que acaba de decir que más bien es que no) de una autovía, o una autopista, ustedes ya se han decantado definitivamente por no hacer una autovía sin peaje y de uso gratis para los ciudadanos que la transiten. Me gustaría también que me explicase por qué razones han elegido un trazado que como ustedes mismos indican, a través de un informe del Ministerio de Fomento, tiene un enorme impacto ambiental. Por ello, insisto en que nos aclare toda esta serie de cuestiones. Permítame, señor Abril, que haga un poco de historia, un poco de historia reciente, tampoco quiero irme a la época de Viriato, ni a la época en que los romanos hacían calzadas por aquella zona, ni a la época en que La Mesta utilizaba las cañadas reales que pasan, por cierto por la zona en

la que se va a construir, si finalmente la hacen ustedes, la autopista de la que estamos hablando.

En el Presupuesto del Estado del año 1997, en el anexo de inversiones reales, aparecía el proyecto autovía Ávila-N-VI por Villacastín, y figuraba una dotación presupuestaria para iniciar los trabajos de la autovía: Presupuestos Generales del Estado de 1997, anteayer. Los diputados y senadores abulenses del Partido Popular, encabezados por el señor Acebes, que al efecto en aquel entonces era también coordinador general del partido, anuncian a bombo y platillo ante los medios de comunicación que se va a construir una autovía sin peaje que una a la ciudad de Ávila —estamos hablando de 29-30 kilómetros, no estamos hablando de más— con la Nacional VI. Se dice en aquella comparecencia por parte de los parlamentarios del Partido Popular, que al fin se incluye en los Presupuestos Generales del Estado de 1997 esta obra, que ya figura —dicen— la autovía no de peaje de Ávila a la Nacional-VI. Y se dice por parte de los parlamentarios del Partido Popular en esta comparecencia ante los medios de comunicación, que se produjo el día 5 de octubre de 1996 para explicar el contenido de los Presupuestos del Estado del año 1997, que este próximo año (refiriéndose a 1997) se harán los estudios sobre el impacto ambiental de las distintas opciones que se barajan para la autovía de Ávila a la Nacional-VI. Y siguen diciendo en la comparecencia ante los medios de comunicación que en 1998 el proyecto iniciará su andadura, porque empezarán a efectuarse las expropiaciones de terrenos y se adjudicará la obra. Esto es lo que se dice ante la aparición del proyecto en los Presupuestos del Estado de 1997.

En febrero de 1997, unos meses después, el Ministerio de Fomento anuncia el Plan de autopistas y, mire por dónde, curiosamente en ese Plan de autopistas que anuncia el Ministerio de Fomento, algunos de los tramos previstos en el Plan director de infraestructuras como autopistas de peaje —le cito dos ejemplos: Abrera-San Celóni o León-Benavente— que inicialmente aparecían en el Plan director de infraestructuras como tramos que se iban a hacer bajo la fórmula de autopistas de peaje, se transforman en autovías sin peaje; y curiosamente otros tramos, como el de Ávila-N-VI o Segovia-N-VI, que aparecían en el Plan director de infraestructuras como autovías sin peaje, se transforman en autopistas de peaje.

A partir de ese momento —estamos en febrero de 1997— los dirigentes y cargos públicos del Partido Popular realizan una serie de declaraciones públicas por las que tratan de justificar dos cosas que yo no entiendo cómo se pueden justificar. Primera, las bondades de una autopista, la que iba a unir Ávila —no llegaba a los 30 kilómetros— con la N-VI; justifican, insisto, las bondades de una autopista de peaje. Además justifican y defienden con ardor que se lleve a cabo por un trazado nuevo, por un trazado que tiene alto interés ecológico, y, al mismo tiempo, hablan de las maldades de una autovía sin peaje, producto del desdoblamiento de la actual carrera, que además se llevaría a cabo por una zona de menor impacto ambiental. Es algo que yo no entiendo, pero estoy seguro, señor Abril, de que usted me lo va a aclarar en esta comparecencia. Es más, en el presupuesto del año 1998, en el que estamos, en

el anexo de inversiones reales, sigue apareciendo el proyecto de autovía de Ávila-N-VI, en este caso sin dotación presupuestaria; pero sigue apareciendo pintado el proyecto, que ya se pintó en el presupuesto del año anterior, del año 1997.

Si seguimos avanzando en el tiempo —voy a terminar, señor presidente, no tema, no voy a estar mucho más tiempo interviniendo—, el 20 de febrero del presente año el Boletín Oficial del Estado publica una resolución del Ministerio de Medio Ambiente en relación con este asunto que estamos tratando. Una resolución de 23 de diciembre de 1997 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la autovía Ávila-Nacional VI-carretera Nacional 110 de Soria a Plasencia, a su paso por Ávila, de la Dirección General de Carreteras. Es decir, el Ministerio de Medio Ambiente emite un informe en relación con la autovía diseñada inicialmente por la Dirección General de Carreteras en el año 1990 y contemplada como autovía sin peaje en el Plan director de infraestructuras del anterior Gobierno, que aprobó esta Cámara. Este informe del Ministerio de Medio Ambiente hace una declaración sobre cada una de las opciones de trazado que se contemplaban en el proyecto. Insisto, la resolución del Ministerio de Medio Ambiente lo hace sobre los diversos trazados que contempla el proyecto de autovía para conectar la ciudad de Ávila con la Nacional VI. Este proyecto, como usted decía al inicio de su comparecencia, había sido redactado por la Dirección General de Carreteras en el año 1990, y después de un largo trámite se llega a esta resolución del Ministerio de Medio Ambiente. Y la resolución de la que hoy estamos hablando, señor secretario de Estado, recomienda que el nuevo trazado siga el curso de la actual carretera, que se inicia en Ávila y termina en Villacastín, y rechaza por su gran impacto ambiental los trazados que cruzan la comarca denominada Campo Azálvaro y que terminan en El Espinar.

Si avanzamos un poquito más, después de esta resolución, que se publica —insisto— el día 20 de febrero en el Boletín Oficial del Estado, el 23 de febrero, el PP abulense, por boca de sus máximos dirigentes, critica duramente al Ministerio de Medio Ambiente por esta (y perdóneme la expresión coloquial) metedura de pata, según ellos, al publicarse esta resolución en el Boletín Oficial del Estado. Y, después de criticar a Medio Ambiente, se manifiesta favorable a la construcción de una autopista con pago de peaje y por el trazado Ávila-El Espinar, que el Ministerio de Medio Ambiente considera de mayor impacto medioambiental.

A partir de este momento se suceden toda una serie de declaraciones, entre otras, del director general de Carreteras del Ministerio de Fomento, quien confirma que la autopista a Madrid se hará por El Espinar. Se dice que se aplicarán las medidas correctoras en el anteproyecto y se licitarán las obras en el presente año. El propio ministro, señor Arias-Salgado, dice que la autopista por El Espinar es ya una decisión tomada. Estoy leyendo las declaraciones que hicieron estas personas y que aparecieron en los medios de comunicación. Sin embargo, al mismo tiempo va sur-

giendo la oposición al proyecto de autopista por una zona que, aparte de ser un trazado más largo que el que contemplaba el proyecto inicial, y que el que se contemplaba en el Plan director de infraestructuras, pasa por una zona que tiene valor ecológico, por lo que, de hacerse la autopista por allí, supondría un fuerte impacto ambiental para una zona que en estos momentos está bastante bien conservada y que es digna de protección.

En los últimos momentos, tras de esas declaraciones del ministro, toda una serie de colectivos diferentes en la provincia de Ávila manifiestan su oposición a la autopista que une Ávila con la N-VI: grupos, partidos políticos, asociaciones culturales, ecologistas, asociaciones de vecinos, etcétera, un largo número de entidades. Incluso, señor secretario de Estado, el extinto Icona y las consejerías de Medio Ambiente y de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León se oponen al trazado Ávila-El Espinar, al trazado elegido por Fomento, y son favorables al trazado Ávila-Villacastín, el que dice el Ministerio de Medio Ambiente que sería el trazado que causaría menor impacto ambiental.

Como ve, señor Abril, es una situación confusa. En los dos últimos años, desde que se incluye el proyecto en el Presupuesto del Estado del año 1997 hasta ahora, estamos moviéndonos en un mar de contradicciones, de bulos, teniendo en cuenta además que es un trazado que no llega a la treintena de kilómetros. Lo único que se ve claro por parte de su Ministerio es el enorme interés en hacer una autopista de pago; y se ve el enorme interés en no hacer una autovía de peaje, sin pago, para los usuarios de la misma.

Teniendo en cuenta eso, le haría unas cuantas preguntas, señor Abril. Además le pido que no se vaya por los cerros de Úbeda; le pido, por favor, que en este caso, si no por los cerros de Úbeda, que no se vaya por los cerros de Ojos Albos y el Malagón, que son las sierras que encuadran el valle por el que atravesaría la autovía, el valle de Campo Azálvaro. Le hago las siguientes preguntas:

¿Está rechazada definitivamente por el Ministerio de Fomento la construcción de una autovía sin peaje entre Ávila y la Nacional-VI en Villacastín? De ser así, señor Abril, ¿se va a construir una autopista con pago de peaje entre Ávila y la Nacional-VI en El Espinar? ¿Cuál es la razón por la que se va a construir una autopista con pago de peaje en vez de una autovía sin peaje, tal como apareció en los Presupuestos Generales del Estado para 1997? ¿Cuál es la razón, señor Abril, por la que el Ministerio de Fomento ha optado por construir la autopista por el trazado de mayor impacto ecológico, a pesar de una resolución contraria del Ministerio de Medio Ambiente?

Señor Abril, usted sabe perfectamente que desde hace dieciséis años, al menos, todas las conexiones de las ciudades con las grandes vías de comunicación se han hecho mediante autovías sin peaje. Por ello le pregunto qué delito ha cometido la ciudad de Ávila y sus habitantes para que el Gobierno del PP la castigue con el pago de peaje para poder acceder a la N-VI.

Finalmente, ¿considera usted que puede construirse una autopista por un pequeño valle, el de Campo Azálvaro, en el que existen numerosos yacimientos arqueológicos, hay dieciséis catalogados, por el que pasan dos cañadas reales,

que cruzarían evidentemente la autopista, caso de hacerse, que son la soriana occidental y la leonesa oriental, y que además es un espacio, éste, el de Campo Azálvaro, que está incluido en el área de importancia para las aves denominada El Escorial-San Martín de Valdeiglesias? ¿Considera usted que por una zona como ésta debe construirse una autopista?

Le rogaría que me contestase a estas preguntas.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** Con mucha brevedad, señor Abril, la verdad es que usted esta mañana, en su primera intervención, no nos ha traído ninguna buena nueva, sobre todo para los ciudadanos de Ávila.

Hay que tener en cuenta que los ciudadanos de Ávila llevan desde el año 1993 esperando la construcción de una carretera, cuyo trazado en principio estaba previsto que fuese una autovía y que ahora, la verdad, para mí ha sido una sorpresa conocer que ustedes están modificando el proyecto, o han modificado el proyecto, de tal manera que han variado los trazados y que incluso están proponiendo una autopista de peaje.

La verdad es que para un trayecto tan corto —estamos hablando de 29 kilómetros entre Ávila y la N-VI—, no está muy justificado que desde el año 1993 estos ciudadanos sigan a la espera de ver cómo la Administración resuelve un problema que no parece que sea tan grave. Es sorprendente para los ciudadanos ver con qué lentitud funciona la Administración, que los estudios de información pública, de impacto ambiental, lleven años y años y que al final la ejecución de una infraestructura muy necesaria se dilata en el tiempo. Estamos viendo que con esta modificación de pasar de autovía a autopista, el Partido Popular esta incumpliendo promesas que ha hecho, pero es más que incumplir las promesas, sus propias promesas, también está incumpliendo las previsiones que existían con anterioridad.

Nosotros creemos que este tipo de actuaciones tan desordenadas es a consecuencia de la carencia que tiene el Ministerio de Fomento de disponer de un Plan de carreteras propio. En ocasiones, se recurre al Plan director de infraestructuras, que en algunos aspectos se va cumpliendo, pero cuando no interesa se echa mano de la modificación, de la reforma, y de esta manera tan dramática.

Ustedes deberían tener un plan, saber qué quieren hacer con las infraestructuras de este país, infraestructuras de carretera, autopistas, autovías, carreteras nacionales, ferrocarriles, y de ahí poder sacar criterios para saber hacia qué tipo de infraestructuras nos dirigimos, qué necesitamos, cosa en la que en este momento yo creo que ustedes están bastante perdidos.

Por lo tanto, lamentamos este cambio que ustedes han hecho o pretenden hacer, de construir una autovía de peaje para estos ciudadanos; lamentamos este cambio de trazado, que va a suponer un mayor impacto ambiental, y lamentamos también que ustedes tengan las ideas tan poco claras.

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

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ:** Muchas gracias al secretario de Estado por su comparecencia.

Creo que aquí estamos superponiendo varios procesos administrativos y varias opciones lícitas. El primer proceso administrativo es la aprobación del estudio informativo de la autovía Ávila-N-VI. Ese proceso administrativo, que se inició en 1990, está aprobado y cerrado, aunque es cierto que existe un estudio de impacto ambiental que califica las cuatro opciones e indica que una de ellas es la más viable. Hay que recordar que se analizaban cuatro opciones: la opción 0 y la opción 1, a Villacastín, y la opción 2 y la opción 3, a El Espinar. La declaración de impacto ambiental, en efecto, valora como más viable la opción 1 como autovía, y la 2 y la 3, a El Espinar, no es que las descarte, sino que de alguna forma hace una serie de consideraciones sobre los ruidos en Urraca-Miguel, y hace unas consideraciones sobre las afecciones al embalse de Seroles.

Posteriormente, el Ministerio, en 1997, como bien ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, aprobó el Plan de autopistas, en el que por interés general y por urgencia optó por unir Madrid, Ávila y Segovia con autopistas de peaje, y se expuso el Plan de autopistas de peaje, que ha sido ampliamente debatido en Comisión en el Congreso y en el Senado, optando por unir Ávila y Segovia con una autopista de peaje, y a su vez con la N-VI y Madrid. Las razones por las que el Ministerio tomó esa decisión también están expuestas en la orden ministerial que citaba el portavoz del Grupo Socialista, y están expuestas en el Programa de autopistas de peaje. Se debe recordar que no es sólo tráfico local el que circula por las citadas autovías, sino que es tráfico de fin de semana, bastante numeroso, y tráfico turístico. Debido a la demanda de transporte que existe entre Madrid, Ávila y Segovia, recordando el transporte de fin de semana y el transporte turístico, y sobre la base de la urgencia y del interés general, el Ministerio optó por autopista de peaje Ávila-Segovia y la unión con la N-VI.

El siguiente paso fue ordenar la redacción del anteproyecto de Ávila-N-VI por una de las opciones consideradas en las autovías y, como muy bien ha dicho el secretario de Estado, mejorada para corregir los impactos ambientales que estaban en el primer trazado. Como bien sabe S. S., el siguiente paso después del anteproyecto es la información pública y la nueva declaración de impacto ambiental. Con ello quedan garantizados los derechos del ciudadano, los derechos del medio ambiente y la integridad del medio físico de la zona.

A mí me parece perfectamente legítimo que, de la misma forma que se defiende la opción 1 a Villacastín, se profundice en la opción 3 que, como también sabe S. S., tiene otra serie de ventajas en la unión con Segovia y con la N-VI. En ese sentido, el proceso no está absolutamente cerrado, hay una decisión tomada. En cuanto a acudir a autopista de peaje, se ve sólo la parte negativa del peaje, pero éste tiene muchas ventajas, y hay que recordar que siempre queda una alternativa para uso del tráfico local, y siempre

queda la alternativa de peajes discriminatorios para el tráfico normal, y el peaje normal para el tráfico de fin de semana y el tráfico turístico.

En consecuencia, simplificar el debate entre peaje sí-peaje no, o impacto ambiental absoluto o impacto ambiental relativo, es, como he dicho antes, simplificar el debate. Estamos en un proceso en el que se ha tomado la decisión de redactar un anteproyecto y queda la información pública y la nueva declaración de impacto ambiental. Eso se conjuga con las necesidades de política económica que tiene el Gobierno de hacer las obras necesarias de infraestructura lo antes posible en unas condiciones económicas que también conocen SS. SS. y que no vamos a repetir aquí porque es un debate que con mucha profusión se ha celebrado en esta Cámara. Es decir, hay que hacer las infraestructuras urgentes y necesarias de forma rápida; acudir al peaje es una forma de financiar la infraestructura, y su existencia beneficia a toda la zona porque gran parte del tráfico se desviará por la autopista de peaje, y las infraestructuras restantes quedarán con menos tráfico y con mayor capacidad; por lo tanto, beneficia a toda la zona. Además, dado que el proceso está en marcha y que se están tomando decisiones adecuadas, al Grupo Popular le parece que se va por el buen camino en la idea de tener esa infraestructura lo más rápidamente posible.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar los planteamientos de los grupos, tiene la palabra el señor Abril Martorell.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Yo también siento que no esté el ministro porque estoy seguro de que daría una explicación profunda. En cualquier caso, creo que puedo responder en nombre del Gobierno.

Éste es un problema un poco complicado que se puede intentar aclarar en unos pocos minutos. Aquí hay dos mundos diferentes. Un mundo en el cual no se considerase la autopista de peaje. Eso era el Plan director de infraestructuras, ésa es la orientación que existía. ¿Qué sucede en ese mundo posible con la conexión Ávila-N-VI? Que sencillamente hubiera estado lista en el año en que le hubiera correspondido, año que nadie conoce. ¿Por qué no lo conoce nadie? Porque este Gobierno, en contra de lo que ha afirmado el representante de Izquierda Unida, lo que sí tiene es un plan.

Este Gobierno se encontró con que conexiones fundamentales, como la de Madrid-Valencia, estaban bloqueadas; con que conexiones fundamentales, como son unir Galicia con el resto de España y con el centro de la península, estaban sin terminar; con que toda la conexión fundamental para vertebrar económica y políticamente la cornisa cantábrica estaba sin actuar; con que la conexión de Valencia con Aragón y Francia estaba sin enfocar, etcétera. Este Gobierno tiene que colocar y ha colocado como prioridad las obvias prioridades sociales y políticas que constituyen todas esas autovías. Con las limitaciones presupuestarias de Maastricht y las del capítulo VI de inversiones del Ministerio de Fomento, éstas absorberán una serie de años

de inversiones, lo cual colocaría a una ciudad como Ávila, que está relativamente a corta distancia de una ciudad con un potencial económico como Madrid y donde más de la mitad del trayecto entre Ávila y Madrid es una buena autopista y una buena conexión, donde lo colocase. Ésa es la situación en que nos encontramos. Efectivamente, la declaración de impacto iba lenta, lo demás iba lento, etcétera.

¿Qué ha hecho este Gobierno? Justamente lo contrario de lo que opina el señor Fernández. Este Gobierno ha hecho un plan y ha dicho: ¿Acepto o no acepto el Plan de desarrollo de infraestructuras? Respuesta: Lo acepto. ¿Por qué lo acepto? Porque, primero, se votó mayoritariamente en este Parlamento; y en segundo término, al cabo de unos años, repasada la situación, resulta que existen las conexiones fundamentales por completar un mapa. No he mencionado antes, por cierto, la autovía de La Plata, que absorberá durante muchos años también partidas importantes del presupuesto nacional. Nosotros dijimos, en primer lugar, que aceptábamos el Plan de desarrollo de infraestructuras.

Segundo, ¿cuál es la política en Europa? La política en Europa es que los países maduros ya tienen su sistema de conexiones, no así la Alemania oriental, que les está costando un disparate de inversión. Y asisto en representación del Gobierno a los Consejos de Ministros de Transporte de la Unión Europea y llevamos muchísimas sesiones en cuanto a la instalación de la euroviñeta y a cobrar, porque los presupuestos de todos los países tienen un gasto social creciente y, por consiguiente, limitado para infraestructuras. La consecuencia es que se buscan procedimientos para que el ciudadano coopere, en virtud de una especie de tasa directa, a la conservación de las infraestructuras, en este caso viarias. Ésa es la situación real en que nos encontramos. Hay países, como Francia, que tiene un sistema desarrollado de autopistas de peaje públicas, con otro alternativo y razonable sin peaje. Hay otros países, como Italia, que tiene un sistema de infraestructuras de peaje bueno y de infraestructuras alternativas de no peaje, gratuitas, muy mediocre. El caso de España es más ambicioso. Va a tener un buen sistema de autovías y carreteras gratuitas (en el caso que nos ocupa también la tendrá), además tendrá superpuesto un sistema de autovías y, en ocasiones, un sistema de autopistas de peaje que siempre tendrán una alternativa gratuita.

¿Qué es lo que hemos hecho? Sencillamente considerar que tenemos un sistema mixto que quizás le viniese bien a otros países, donde una parte es de autopistas de peaje y otra parte es gratuita. ¿Qué sentido tienen las autopistas de peaje? Primero, tener siempre una alternativa gratuita; segundo, posibilitar a un país maduro alternativas viarias que impidan los colapsos, por ejemplo, de entrada a Madrid; ahí hay una colección de radiales, etcétera.

¿En el plano político qué es lo que hemos buscado? Que el territorio se equilibre. ¿Qué sucede, por ejemplo, con la que se ha citado que va de León a Benavente? Cualquiera que quiera atravesar la cordillera cantábrica tiene que pagar un peaje porque la carretera, como va a través de la cordillera, es la alternativa que casi nadie elegiría. Como consecuencia, ese tráfico está ya en esas condiciones.

¿Qué es lo que ha sucedido? Que los ciudadanos de Cataluña consideran que tienen un sistema por el que se ven obligados a utilizar autopistas de peaje nada más salir de Barcelona para ir a cualquier lugar. ¿A causa de qué sucede esto? Se debe a que en España en los años 60 se siguió en infraestructuras el método del desarrollismo economicista y se colocaron autopistas de peaje donde había tráfico: en la parte mediterránea, en los alrededores de Barcelona y en los alrededores de Bilbao. No se colocó en los alrededores de Madrid, salvo para atravesar la sierra, el túnel y posteriormente se extendió al tramo que conocemos. Como consecuencia de ello nos encontramos hace diez o quince años con una ciudad como Madrid, que era un islote económico aislado de comunicaciones. Con buen criterio, se va conectando Madrid y el resto de España, que no era la parte desarrollada económicamente y que podía soportar aquellos tráficos originarios. Visto a posteriori, eso provoca un desequilibrio económico, un desequilibrio social y un desequilibrio político.

De manera que nosotros hemos enfocado esto desde la doble perspectiva de saber que los presupuestos del Estado dedicados a conservación de infraestructuras son cada vez más limitados. Hemos de abrir una vía alternativa, la cual nos permite al propio tiempo anticipar soluciones. Éste es el caso de la carretera que conecta Ávila con la N-VI, que puede anticipar esta conexión precisamente porque tiene peaje. ¿Es eso políticamente aceptable? Desde el punto de vista político, si se observa —nosotros le dimos muchísimas vueltas— el Plan nacional de autopistas de peaje, de febrero del año pasado, se verá que el territorio está más equilibrado políticamente desde esta perspectiva. Considerando que esto es una tasa, el territorio está políticamente más equilibrado.

¿Qué sucede desde el punto de vista social? Que hay conexiones (y vuelvo a poner el mismo ejemplo de Ávila) que no tienen por qué esperar a que le alcance el presupuesto de autovías de conexión gratuitas. ¿Qué sucede también en términos económicos? El caso que nos ocupa. Ávila, e igualmente Segovia, están a una distancia muy razonable de un macrocentro económico, por lo tanto, para ser equilibrados desde el punto de vista económico, social y político, la prioridad les correspondería cuando les correspondiese. Le puedo asegurar que el Gobierno tiene un plan que considera las posibilidades presupuestarias a largo plazo, que políticamente es más equilibrador y más equilibrante y que atiende lo más pronto posible a una demanda social.

¿Qué hemos pretendido con Madrid? Madrid es un centro económico e irradiador de un gran potencial y un centro integrador importante. Cualquiera sabe que en los tiempos actuales esas macrociudades tienen la función económica de potenciar todo su entorno, pero si es posible evitar una congestión de esos macrocentros, mejor. ¿Qué buscamos entonces? Que todas las conexiones de Madrid, en un radio de 100-150 kilómetros, cuando hay ciudades importantes como es el caso de Ávila, de Segovia, de Toledo o de Guadalajara, tengan una comunicación fluida, rápida y eficaz. De lo que se trata es de que eso que ya sucede en el caso de Barcelona suceda, con las iniciativas que estamos

tomando, en Valencia y en las ciudades principales de España. No es que con esto se privilegie o se potencie, sino que sencillamente Madrid está retrasado, como centro peninsular y como centro motor de un desarrollo, respecto al resto.

Siento discrepar de los intervinientes, pero debo afirmar que el Gobierno tiene un plan importante, tiene un plan equilibrador, tiene un plan que acepta el Plan de desarrollo de infraestructuras aprobado por este Parlamento y tiene un plan que es razonable y racional. Naturalmente, es una opción y otro Gobierno podría tomar otra opción. Lo que buscamos nosotros es atender a los españoles, a nuestro leal saber y entender, como se merecen.

Sentadas estas premisas por parte del Gobierno, ahora viene el caso particular que nos ocupa. Como nadie es especialista en declaraciones de impacto ambiental, yo puedo leer las notas, como usted ha leído las suyas. Las cañadas reales están ahí y yo creo que se prolongan a lo largo de más espacios. Aquí tengo el respeto al dolmen de Bernúy-Salineró, que es de las pocas cosas que S. S. no ha mencionado. ¿Qué es lo que sucede? Que desde el punto de vista legal procedimental, habiendo habido un plan de este Gobierno distinto del anterior y más ambicioso, más completo, más prolongado en el tiempo y con mejor equilibrio económico, político y social a nuestro juicio, nos encontramos con un procedimiento en marcha de otra naturaleza. ¿Qué es lo que hemos hecho? Algo que según los servicios jurídicos del Ministerio es legal: publicar en el boletín esa declaración de impacto y publicar una resolución, que me correspondía firmar a mí, dando por finiquitado ese procedimiento. Por haber sacado una declaración de impacto ambiental nadie está obligado a construir porque puede no haber presupuesto suficiente y no ejecutar la obra que se había previsto, lo cual no tiene nada de particular. En este caso lo que sucede es que no se ejecuta esa obra porque, por las razones que acabo de explicar, hay una orientación de otra naturaleza.

¿Qué sucede? Que a juicio de los expertos, a juicio de los responsables de diversas entidades de la sociedad afectada, se ha considerado, con independencia de la declaración de impacto ambiental, que éste era un trazado más pertinente. El problema es si era rechazable medioambientalmente. ¿Qué es lo que se va a hacer como anteproyecto que volverá a salir a información pública y a impacto ambiental? No es que la declaración rechace éste, lo que hace la declaración es elegir un trazado frente a otros y señalar por qué no elige otro. Pues bien, lo que se hará en este anteproyecto que ahora tenemos entre las manos es sencillamente dar solución a los inconvenientes que se señalaban en este trazado, que es la opción 2 variada a la 3, que aconsejaban no adoptar esta alternativa sino otra. Ésa es la respuesta que le hemos dado a este problema.

Por otra parte, nosotros tenemos un preconceito de lo que tiene que costar el peaje por kilómetro en las autopistas de peaje, preconceito que hemos sacado de dos observaciones. Primera, en cuanto a las autopistas de peaje, el único lugar donde está estructurado y es completo, lo cual es curioso, es el caso de Francia. En ese país una autopista de peaje tiene un valor de pesetas por kilómetro determi-

nado. Ese valor promedio sólo lo encontramos, en el caso de las autopistas en España, en Cataluña. Este hecho tampoco tiene mucho de particular por que como Cataluña tiene más densidad de tráfico se presta a una mejor utilización de las autopistas, y por lo tanto la empresa puede sacar rendimiento económico con menor peaje por kilómetro. En Cataluña hay desequilibrios dentro de su sistema de autopistas; ésa es la razón por la cual estamos negociando con Acesa la eliminación de unos pocos desequilibrios allí. En el resto de España los peajes son superiores, excepto cuando se ha querido —como en el caso de alguna empresa nacional— no utilizar el límite legal disponible, lo cual da un rendimiento económico para esas autopistas nacionales inferior al de las autopistas que tiene capital privado estrictamente. El sentido de las negociaciones que hemos desarrollado, que afectan a dos, tres o cuatro autopistas de peaje, es aproximarnos a esa media de Francia y de Cataluña. En la única negociación que ha salido ya publicada en el Boletín Oficial así lo hemos conseguido. En el caso particular de las nuevas autopistas de peaje nos proponemos como objetivo inicial justamente ese precio.

¿Qué es lo que hace el Estado? Dar las facilidades y las ayudas económicas con objeto de que el peaje por kilómetro sea precisamente ese peaje medio de Francia y de Cataluña. Aquí el objetivo nos lo proponemos de antemano, porque colocamos por delante las ayudas necesarias para que eso sea posible. Este trato que se da es equilibrador en general y ayuda a la parte norte de la sierra que no estaba plena y fácilmente conectada con el centro potenciador, que es Madrid. Nosotros entendemos que eso es equilibrador y es responsable. Por la carretera gratuita la conexión se hace en un tiempo muy razonable. Todos hemos hecho ese trayecto y sabemos que no es extremado para conectar con un supercentro económico, como es Madrid. Nosotros entendemos que es absolutamente equilibrador todo el sistema general de peaje; que el peaje y la ayuda que se le colocará, si esto llega a su término, es muy razonable; y que hemos actuado dentro de la legalidad y seguiremos sacando información pública y a declaración de impacto ambiental el anteproyecto de autopista por este trazado en el cual, repito, vamos a tener en cuenta todas las observaciones para obviar los problemas que presentó el trazado que inicialmente se presentó para un propósito enteramente distinto. Contamos con un buen respaldo social y, como consecuencia, no entendemos cuál puede ser el problema.

El señor **PRESIDENTE:** Como ustedes saben, con esta intervención del secretario de Estado termina la comparecencia. Es costumbre en esta Comisión dar un brevísimo turno, de un máximo de tres minutos, no para establecer réplicas, sino para mostrar alguna insatisfacción o declaración de principios que se considere adecuada. En estas condiciones, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Nieto.

El señor **NIETO GONZÁLEZ:** No consumiré los tres minutos. Tras la intervención del secretario de Estado de Infraestructuras y la del portavoz del Grupo Popular, entiendo por qué no ha comparecido el ministro de Fomento:

les ha dejado a ustedes la explicación difícil, por no decir imposible, de cómo justificar una decisión que va en contra del interés general de los abulenses. Como decía el portavoz del Grupo Popular, las autopistas de peaje también significan ventajas. No me cabe la menor duda de que para algunos pocos, pero evidentemente todo tipo de desventajas para aquellos que tengan que pagar el peaje, que son la inmensa mayoría.

Tanto el portavoz del Grupo Popular como el secretario de Estado de Infraestructuras, han dado razones de limitación presupuestaria para no llevar a cabo la construcción de la autovía pero sí bajo la fórmula de autopista de peaje. Y sobre todo han dado razones económicas: dificultades para financiarla con los presupuestos público, escasez de recursos públicos para ejecutar una obra como ésta, etcétera. Incluso han llegado a decir que como esta carretera la van a utilizar muchos turistas debe de ser una autopista de peaje. No sé si estarán ustedes pensando en transformar en autopistas de peaje las autovías que ahora existen en la Costa del Sol, que evidentemente es una zona mucho más turística que la ruta que une Ávila con Madrid.

Vamos a ir al grano, señor secretario de Estado. Hace unos días en esta Cámara se ha celebrado el debate sobre el estado de la Nación, y en él el señor presidente del Gobierno, al hablar de la política de infraestructuras, se vanagloriaba del tremendo esfuerzo que ha hecho este Gobierno en relación a las infraestructuras en carreteras y en ferrocarril. Y dio una cifra. El señor Aznar, en su intervención el pasado día 12 de mayo en esta Cámara, decía, leo textualmente: El esfuerzo inversor del Estado alcanzará en el bienio 1997-1998 una cifra cercana a los dos billones 400.000 millones de pesetas. Añadía que este esfuerzo inversor estaba orientado a mejorar las infraestructuras ferroviarias y de carreteras. En lo que se refería al Plan de carreteras, hablaba del Plan de autovías. ¡Claro que ustedes tienen un plan! ¡Cómo no van a tener un plan! Lo que pasa es que favorece a unos poquitos y perjudica a la mayoría. A mí no me gusta nada el plan. Se lo digo tajantemente.

Decía el presidente Aznar que el Plan de autovías culminará ejes tan importantes para nuestra vertebración territorial como los accesos a Galicia, a Cantabria, la conexión de Castilla y León con Portugal, la conexión de Valencia con Madrid y otros ejes de gran capacidad que afectan a la totalidad de las regiones españolas. Mire usted por donde vamos a quedar excluidos de este magnífico plan que ustedes tienen y que defendía con tanto ardor el presidente del Gobierno en su comparecencia del pasado día 12 al discutir sobre el estado de la Nación.

¿Sabe usted, señor Abril, cuánto significaría para esta inmensa cantidad de dinero que se dedica a inversiones en infraestructuras hacer la autovía Ávila-Villacastín con dinero público y no con dinero privado, para ser explotada mediante autopista de peaje? De esta cantidad que dio el señor Aznar significaría el 0,004 por ciento (insisto, 0,004) del total de inversiones. Porque el costo de esta obra son 10.000 millones de pesetas según cálculos del año 1992, que habría que actualizar, fecha en que se llevó a cabo la evaluación del costo de la obra, que posiblemente fuera menos si se hiciese desdoblado el actual trazado.

Claro que el Gobierno tiene un plan, que ha consistido en llevar a cabo una serie de reconversiones de una serie de obras que inicialmente estaban previstas como autovías en autopistas allí donde no se protesta. Y al revés, de autopistas en autovías en aquellos lugares donde se sienten presionados por las razones que sean, por las presiones de su propio partido o de sus socios. Porque en este mismo debate...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Nieto, he dicho tres minutos y ya...

El señor **NIETO GONZÁLEZ**: Termino, señor presidente.

En este mismo debate sobre el estado de la Nación se han aprobado dos resoluciones: una, a iniciativa del Grupo Popular, la 42; y otra a iniciativa del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, la 140, donde se contemplan toda una serie de infraestructuras nuevas, pagadas con los presupuestos del Estado, autovías nuevas, que, eso sí, curiosamente afectan a Cataluña, a Aragón y a Navarra. Se está pagando el peaje a aquellos partidos políticos que están apoyando a este Gobierno. Sin embargo, ustedes han tomado una decisión en el caso que nos afecta, desde mi punto de vista una decisión política inaceptable pero evidentemente para el Gobierno muy aceptable, que significa transformar algo que estaba previsto como autovía sin peaje en autopista de peaje. Es una decisión gravísima. Ustedes van a hacer una autopista de peaje para unir la ciudad de Ávila, en un trazado de 30 kilómetros, con la N-VI, mediante una autopista de peaje, cosa que no hacen en ningún otro sitio. Al mismo tiempo, y como segunda decisión grave —ésta es gravísima—, están obligando a todos los que vayan a utilizar la autopista a pagar peaje. La tercera decisión grave —y termino, señor presidente— es que no les importa el impacto ambiental de la obra que ustedes van a ejecutar, nada.

Hacen esto en una zona donde la sumisión de las instituciones abulenses, gobernadas por el PP, a las decisiones del Gobierno es un hecho, aunque tomen ustedes una decisión como ésta, que perjudica clarísimamente el interés general de los abulenses y de todos los españoles que van a utilizar esta vía de comunicación. Tendrán ustedes que explicarlo. Es una decisión política y, por lo tanto, no hay razones económicas, no hay razones presupuestarias, es pura y simplemente una razón política que ustedes toman porque allí no tienen ningún tipo de presión.

El señor **PRESIDENTE**: Le recuerdo, como siempre que se dice que se va a ser muy corto, pero luego se es un poco más largo.

El señor **NIETO GONZÁLEZ**: Le agradezco la tolerancia, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Yo sí voy a procurar ajustarme a esos tres minutos.

A pesar de la manifestación que ha hecho el señor Abril Martorell de que el Gobierno sí tiene un Plan de carreteras, yo quiero disentir porque en esta Cámara lo que el Gobierno ha traído es el llamado pequeño plan de autopistas de peaje, en palabras del ministro de Fomento, que fue presentado hace unos meses en esta misma Comisión. Es un plan de autopistas, pequeño o grande, pero plan de autopistas. No es un plan global de carreteras donde se enmarquen todas las comunicaciones terrestres.

Quiero recordarle, señor Martorell, que España es el país europeo con más kilómetros de autopista de peaje por habitante de Europa. Es un dato a tener en cuenta, visto que toda la actividad en esta materia del Gobierno se centra en autopistas de peaje. Pero no es que las nuevas construcciones viarias sean autopistas de peaje, es que al mismo tiempo se están prorrogando las concesiones en peaje de autopistas ya amortizadas. No sólo no se están liberando tramos de autopista de peaje que están llegando al final de su concesión, sino que se están prorrogando. Estamos en una situación en la que podemos afirmar con rotundidad que este Gobierno no está haciendo carreteras libres, no está haciendo nada por solucionar el grave problema que tenemos en las carreteras nacionales, no está haciendo nada para solucionar el grave problema que hay de puntos negros, de accidentes, de muertos en carretera. Lo único que está haciendo, hasta este momento por lo menos, es más autopistas, más peajes, más impuestos indirectos para los ciudadanos.

En el tema que nos ocupa, tengo que reiterar que si en los presupuestos de 1997 estaba contemplada ya una partida presupuestaria para la ejecución de una autovía que enlazara la N-VI con Ávila, lo que están haciendo no es adelantar precisamente la ejecución de esta obra, sino retrasarla porque ahora nos está hablando de exposición pública del nuevo anteproyecto, con lo cual no están ustedes adelantando absolutamente nada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jiménez, tiene S. S. la palabra.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Sólo quiero recordar que el mayor y el peor peaje que se paga es la no existencia de una infraestructura, sino que le cuenten a los usuarios de la N-III a Valencia el coste en accidentes, en tiempo y en circulación por la no existencia de una infraestructura. A mí sí me parece injusto la no existencia de infraestructura, porque discriminado e injusto. El resolver los problemas y el poner las infraestructuras, aparte del efecto multiplicador de la inversión, evita ese coste injusto de la no existencia de la infraestructura.

Por último, es muy fácil vender a la opinión pública que el peaje en una zona es insolidario. Pero habría que hablar, por lo menos en esta sede parlamentaria, con ámbito de Estado. Es muy fácil vender a la prensa la simplificación de un debate tan complejo y tan difícil como el peaje sí o peaje no, pero para el Gobierno es un poco más complejo.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de darle la palabra al secretario de Estado, quiero decirle al señor Nieto que, de-

jando aparte lo retórico de su declaración de por qué no ha comparecido el ministro de Fomento, debo decir, porque fue una reunión de la Mesa y portavoces con la participación del portavoz del Grupo Socialista, que se consideró que la presencia del señor Abril Martorell en la Comisión, junto con la comparecencia personal del secretario de Estado, perfectamente podría ilustrar.

Tiene la palabra para contestar el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Ya que tanto está saliendo este asunto, tengo que recordar que en la Lofage existen los órganos superiores: el ministro y el secretario de Estado. Yo soy responsable de la ejecución de la acción del Gobierno en el área de infraestructuras y de transportes. Entiendo que, aparte de ser legal, legítimo y acordado por la Mesa, además es pertinente legalmente que no pueda comparecer el ministro y lo haga yo con plenitud de responsabilidad a estos efectos. No obstante, sigo lamentando que no esté el ministro, porque indudablemente le habría satisfecho mucho más a usted. Se lo trasladaré nuevamente.

Muy brevemente, debo decirle, señor Nieto, que he hecho una exposición amplia en la que he dado razón desde varias perspectivas y he encajado sistemáticamente el problema. Con toda sinceridad, no encuentro más que algunas acotaciones. Tengo la sensación de que se ha quedado sin argumentos sistematizables y ha cogido algunas cuestiones (excuso la terminología) un poco por los pelos. Dice S. S. que hemos esgrimido razones presupuestarias. Lo único que he dicho es que me figuro que cuando en los años largos que tuvo el Gobierno anterior esto iba a paso lento, era debido probablemente a razones presupuestarias. Una ciudad que está cerca de un centro económico como Madrid y bien conectada hubiera caído en un lugar mucho más tardío, situación en la que de hecho nos encontramos. Es todo lo que he dicho. Además del ministro menciona S. S. al presidente del Gobierno. Dentro de las restricciones del euro y todo esto que está tan aireado en la prensa, yo soy testigo de que el Gobierno hace un esfuerzo importante en inversión en infraestructuras. Usted lo puede considerar de otro modo, lo que pasa es que abríamos un debate completamente distinto. Con los números que he hecho sobre la marcha, a mí me parece que el ratio que ha sacado lo ha dividido entre 250 y 500, aunque repito que son números que he hecho sobre la marcha. Como no podemos hacer una comparecencia distinta, no me puedo extender más. Me parece que el tema está suficientemente debatido.

No puedo por menos que decir dos palabras al representante de Izquierda Unida, que afirma que lo único que ha venido aquí es un pequeño plan de peaje. No es cierto. Aquí han venido tres cosas: la asunción del Plan director de infraestructuras; en segundo término, la constatación en los presupuestos de que efectivamente se están tomando carreteras del Plan de infraestructuras; y la constatación presupuestaria, que yo he desarrollado más ampliamente, de que tenemos que tener una fuente distinta de ingresos a largo plazo, a lo cual se acomodaban bien los peajes existentes. Se entendía que eran elevados y entonces se puso

un subplán, por así decir, para reducir esos peajes y para equilibrar política, social y económicamente el país con algunas autopistas adicionales a unos niveles europeos de peaje.

Puede seguir diciendo S. S. que no existe un plan. Si hay un Gobierno que haya tenido un plan completo, es éste, lo que sucede es que la comparecencia versa sobre otra cosa. Aunque yo me he extendido mucho para enmarcar la comparecencia, la verdad es que no podemos seguir discutiendo. Usted es muy dueño, políticamente hablando, de afirmar que no tenemos un plan. Lo tengo que respetar y, de hecho, lo respeto.

Afirma S. S. después que beneficia a unos pocos. No son alegaciones de recibo. Debo suponer que Francia tuvo un diseño hace muchos años para facilitar la vida a unos pocos. Los Gobiernos, éste en particular, persiguen el interés general. De ninguna manera puedo compartir ese juicio de que el diseño realizado es para facilitar unos intereses.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Abril, por sus últimas respuestas.

— **LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LAS ISLAS BALEARES. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/001100).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda comparecencia del señor Abril Martorell, secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, para informar de la prestación del servicio público de transporte en las islas Baleares, solicitada por el Grupo Socialista del Congreso. Para contestarla, tiene la palabra el señor Abril Martorell.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): El motivo de la comparecencia es para informar de la prestación del servicio público de transporte en las islas Baleares. No está ceñida a ninguna clase de transporte. Tengo aquí unas notas en relación con el transporte marítimo y con el transporte aéreo.

El transporte marítimo con Baleares desde la península está asegurado por una oferta abundante y diversificada, que cubre suficientemente la demanda dentro de un mercado abierto en el que existe una muy razonable competencia. Eso es lo que nosotros entendemos en cuanto a la prestación del servicio público de transporte marítimo. El marco que regula esto, como S. S. sabe, es el Decreto 1466, de 1997, sobre aplicación de directivas comunitarias sobre régimen jurídico en las líneas regulares de cabotaje marítimo y de navegaciones de interés público, que establece un régimen básico de autorización administrativa para las líneas regulares de cabotaje. Por lo tanto, está perfectamente regulado desde el punto de vista administrativo.

Por otra parte, justamente por razones de interés público, se hizo una licitación y se ha realizado un contrato muy recientemente para la prestación de servicios de inte-

rés público entre el Estado y la compañía Trasmediterránea. Ese contrato incluye conexiones de Valencia y Barcelona con las tres capitales —Palma, Ibiza y Mahón— mediante servicios *ferry*, etcétera. El conjunto de servicios, que son esas seis líneas mencionadas en el contrato de Trasmediterránea, y por otra parte las líneas que son libres en virtud de autorización por el real decreto, es de 21 líneas adicionales: 4 líneas de *ferry*, 7 líneas de carga rodada, *roll on-roll off*, 3 líneas de contenedores, 7 líneas de carga mixta. Y el número de navieras privadas, aparte de Trasmediterránea, es de 6. Éstas son las características básicas de la prestación del servicio público. No siendo más precisa la pregunta, no sabemos muy bien qué es lo que hay que tratar.

Por otra parte, como se sabe, respecto al transporte aéreo, el 1 de enero de 1993 entró en vigor el denominado tercer paquete comunitario, con libre acceso al mercado y libre fijación de precios. La aplicación de esas normas comunitarias ha dado lugar, como es notorio, a la entrada de nuevos operadores en el mercado de servicios aéreos, en concreto, en las islas Baleares. En estos momentos operan en los servicios con las islas y entre las islas: Iberia, Spanair, Air Nostrum, Air Europa y Air Europa Express. Las rutas operadas conectan con quince aeropuertos peninsulares, los insulares y, como de costumbre, las líneas fundamentales son con Madrid, Barcelona y Valencia, con las islas. La oferta de plazas ha crecido importantemente del año 1993 a 1998. Los coeficientes de ocupación no son muy elevados, por lo tanto la calidad del servicio es correcta. Y en cuanto a las tarifas, en un estudio de la OCDE, de febrero de 1998, se menciona que la estructura tarifaria de los servicios interiores españoles aéreos está entre las más bajas de Europa. Finalmente deseo señalar que los ciudadanos residentes en las islas disfrutan de un descuento del 25 por ciento en las rutas península-islas y del 10 por ciento en las interinsulares.

No conociendo —repito— con mejor precisión cuál es el objetivo concreto de la pregunta, éstos son los datos de carácter general pertinentes en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, autor de la petición de comparecencia, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En efecto, señor secretario de Estado, el Grupo Socialista ha solicitado su comparecencia, y lo hizo hace varios meses, para debatir específicamente sobre la prestación del servicio público del transporte, naturalmente del transporte intermodal, en el archipiélago balear. Y esta comparecencia en el día de hoy, si bien un poquitín dilatada en el tiempo por imperativo del trabajo que tiene acumulado la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, sin embargo es oportuna, por cuanto en los dos últimos meses se han producido una serie de acontecimientos en el transporte en las islas Baleares que conviene que sean analizados. Y, curiosamente, parece oportuna también porque cuando leamos el contenido de la transcripción del primer punto de la Comisión que celebramos hoy veremos que se ha estado ha-

blando de autopistas de peaje, se habla de inversiones superiores a los dos billones de pesetas en autopistas en península. Nos parece razonable, como es obvio, que avance la generación de infraestructuras que posibilitan el transporte en península; pero a nadie se nos tiene que olvidar, a ninguno de los miembros de esta Cámara, que la temática del transporte para otros ciudadanos españoles que no residen en península, como pueden ser los que residen en Ceuta y Melilla, como son los que residen en los archipiélagos balear y canario, requiere de un tratamiento excepcional, singular, particularizado, por las características del transporte en esas regiones archipiélagos, fundamentalmente, y no cabe hablar tanto de infraestructuras como de calidad en la prestación del servicio. Ahí es donde la Administración que depende de usted tiene que jugar un papel importante y —lamentamos con toda sinceridad decírselo, señor Abril— no lo está jugando en modo alguno, tal como voy a intentar justificárselo en mi intervención.

Esta intervención, como es razonable, ha sido solicitada por el Grupo Socialista, pero a instancia de los diputados miembros del Grupo Socialista que representan la circunscripción de Baleares. Razones precisamente de simultaneidad con otras sesiones de trabajo han impedido estar presentes a esos diputados que soportan la prestación, mejor o peor, de esos servicios públicos en el día a día, por lo que han transferido la responsabilidad de la intervención a otro parlamentario de este grupo, que, por la singularidad de residir en otra isla, como es mi caso, en la isla de Tenerife, pues tengo lógicamente más sensibilidad que un parlamentario que no resida en una isla.

Señor Abril, como primera cuestión, el señor ministro el día 3 de julio de 1997, en su comparecencia ante la asamblea general de la Asociación de Navieros Españoles, pronunció un discurso en el que anunció que en los primeros meses del año 1998 provocaría un debate y traería un informe al Congreso de los Diputados para analizar la situación del transporte marítimo en España, que él consideraba que era una herencia calamitosa que había recibido de gobiernos anteriores. A nosotros nos parece oportuno que en este punto se encuentre el señor secretario de Estado, nos parece oportuno; y que usted, como responsable de esta área, analice con cierto sosiego criterios del grupo parlamentario mayoritario de la oposición, los valore, produzca el debate, pero que también le transmita al ministro que aquí estamos deseando que cumpla lo que se reprodujo en revistas especializadas, como *Transporte 21*, o en la prensa nacional, ese gran reto, ese anuncio que hace ya prácticamente un año hizo el ministro: «En los primeros meses de 1998 llevaremos un análisis de la situación de la marina mercante española.» Eso nos parece muy oportuno y lo estamos esperando, pero no queremos seguir esperándolo hasta que termine la legislatura y que lo traiga en los dos últimos meses. Tenía que haberlo traído en el primer trimestre, como se comprometió públicamente. Y le proponemos el reto de que cumpla lo que anunció públicamente. Aquí, desde luego, vamos a hacer un debate denso y de calidad sobre la situación de la marina mercante española. Es absolutamente calamitosa la gestión por parte de la Secretaría de Estado que usted lleva; calamitosa, como

lo han puesto de manifiesto los acontecimientos siguientes que nosotros hemos venido criticando en las sucesivas comisiones de trabajo y en el Pleno de este Congreso de los Diputados.

En primer lugar, ese decreto al que usted acaba de hacer referencia, de septiembre de 1997, se elaboró muy tardíamente. Quiero recordarle al señor secretario de Estado que ya en noviembre de 1996 el Grupo Socialista presentó ante el Pleno del Congreso de los Diputados una proposición no de ley, que fue aprobada por unanimidad, instando al Gobierno a la presentación, a la mayor brevedad posible, precisamente de una normativa que regulase las líneas marítimas de interés público. Eso no se hizo.

En septiembre de 1997 se publica el correspondiente real decreto, que ya nosotros denunciábamos que estaba viciado en su origen, tan viciado que dio origen a un real decreto-ley, de diciembre de 1997, que fue convalidado en la Cámara por unanimidad y que el Grupo Socialista demandó que se tramitase y se convirtiese en proyecto de ley para evitar la que se nos está viniendo encima. Y la que se nos está viniendo encima, señor secretario de Estado —y no creo que se sientan satisfechos de lo que está ocurriendo— es que precisamente la Comisión Europea, en los primeros días del mes de diciembre, le abre un expediente —consiguientemente, sin valorar a lo que puede conducir ese expediente— que, en efecto, se hace eco de denuncias de armadores, de navieros españoles, de empresas transportistas españolas, precisamente por la convocatoria de un esperpéntico concurso público para los seis años próximos para cubrir una serie de rutas, que no le voy a enumerar a efectos de ir avanzando en el debate. Se abre el 17 de diciembre, da trece días naturales, ¡trece días naturales!, ¡menuda celeridad! No es para sentirse orgullosos, es la manifestación más clara de una Administración incompetente, de una Administración sin rumbo, hablando en términos marineros, de una Administración en la que falta un capitán a bordo del puente del barco, que tiene una aguja de marear absolutamente descolocada, una Administración que no sabe hacia dónde va en materia marítima. Una Administración que abre un concurso de un servicio a seis años, con más de 1.000 millones de pesetas por año, que al amparo del decreto de septiembre tiene que producir el real decreto-ley, porque, claro, tiene que modificar la Ley General Presupuestaria. La Comisión Europea le abre —como he dicho— un expediente investigador. Ese expediente investigador va avanzando, y hay que leer la carta ya publicada. No la voy a evaluar en sus contenidos, la tengo aquí, en mis manos, obviamente no hay nada más que acudir a Internet, es una carta publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas el 14 de mayo, donde claramente la Comisión Europea le da el plazo de un mes al Gobierno español para que produzca toda una serie de informes preceptivos que se demandan, donde incluso alerta de que cautelarmente (ése es un concepto que no tengo claro) deben suspenderse las ayudas a la compañía Trasmediterránea derivadas de ese contrato. Y de lo que previsiblemente puede salir, por algún dato indicador, la obligación de abrir un nuevo concurso ya que el que se ha celebrado no ha tenido en absoluto claridad. Porque se han

equivocado, porque no tienen conceptos claros, porque han mezclado dos conceptos: uno, la supervivencia, que el Grupo Socialista apoya con toda intensidad, de la compañía Trasmediterránea, a la que había que buscarle solución a partir de la finalización del contrato-programa; y, naturalmente, la garantía de la prestación de los servicios públicos de naturaleza marítima.

Pero, señor Abril, ese planteamiento con carácter general lógicamente afecta en un porcentaje elevado al tráfico marítimo con los archipiélagos balear y canario y al tráfico del Estrecho, fundamentalmente, por eso es por lo que este interviniente hace referencia a él, porque además de ello S. S. lo presenta como un éxito, nosotros creemos que un lamentable éxito del Gobierno español; lamentable éxito porque la Comisión Europea, a través del comisario competente, está mirando con lupa todas las decisiones que toma el Gobierno español. Señor Abril, yo he tenido el honor de coincidir con usted durante toda una legislatura en la Comisión Mixta Congreso-Senado para las Comunidades Europeas, yo a usted le reconozco una gran voluntad de servicio a los intereses de este país, sin duda alguna, como lo ha demostrado a lo largo de su trayectoria, luego yo no estoy haciendo un análisis crítico a la persona, sino a una gestión pública de la que usted también responde, obviamente. Y quiero diferenciar claramente estos temas, aunque creo que no es menester hacerlo en pureza democrática. Dado que el Gobierno toma la decisión de unificar dos secretarías de Estado en una sola, la Secretaría que usted desempeña se encuentra desbordada porque los servicios del transporte están experimentando graves inconvenientes.

Adentrándonos en esta materia, ya sé que en Baleares hay una tendencia a ridiculizar a una determinada compañía privada, por los problemas que pueda tener esa compañía (en los que no entro, de la que no soy abogado defensor, obviamente, pero tampoco fiscal), como es la naviera Flebasa. La naviera Flebasa ha tenido durante quince días sus buques atracados en Denia, por ejemplo, el *Rápido de Formentera*, el *Arlequín Rojo*, el *Roll-On Sur*, el *Cala Galdana*, el *Roll-On Plata*, el *Bahía de Málaga* o, por ejemplo, el *Manuel Azaña*, que, como consecuencia de que la Dirección General de Marina Mercante no le concedía el rol provisional, fue el desencadenante de una huelga, probablemente no legal, de los trabajadores de la compañía, que ha supuesto que once buques hayan estado atracados en el puerto de Denia, buques que prestaban servicio con Ciudadela, con Mahón, con San Antonio de Portman, en la isla de Ibiza, que prestaban servicio con otros puertos, en fin, que eran parte de una red de un transporte marítimo que se ha visto notablemente debilitada. Ésa es una secuela. Pero hay otras muchas secuelas de esa gestión notablemente errónea en lo que se refiere al transporte marítimo, como el desabastecimiento en islas menores como Ibiza, Formentera y Menorca. Los canarios sabemos lo que significa la doble insularidad al residir en isla menor. Aquí hay un diputado del Grupo Parlamentario Popular que reside en una isla menor y sabe desde luego que ese equilibrio dinámico entre el transportista, la demanda y el consumo se rompe en muy pocas horas si no existe un meca-

nismo fluido de comunicación. Y ese mecanismo fluido de comunicación se rompió a mediados del mes pasado.

En Baleares no podemos decir que se encuentren satisfechos precisamente con esa situación. ¿Por qué? En primer lugar, la compañía Flebasa ha experimentado lo que acabo de narrar. Que haya once buques detenidos es algo que no tiene precedentes en los últimos años, por las razones que fuesen, que quizá no es cuestión de analizar aquí. En segundo lugar, la compañía Trasmediterránea tiene un futuro muy dudoso, luego tiene que replantearse su política comercial y su política de alianzas. Señor Abril, a mí me agradecería que usted estuviese en condiciones de asegurar —yo probablemente esté equivocado y, en ese caso, como es obvio, retiraría esta afirmación— que determinados buques, como por ejemplo el *Isla de Ibiza*, de la naviera Pitra, no cumplen con los requisitos de seguridad. A mí me gustaría que usted, si no ahora, lo documentase por escrito. Y tengo la impresión (como no formo parte de la Administración, no puedo disponer de los correspondientes dossiers inspectores) de que no todos los buques se encuentran en la condición de cumplimiento de los requisitos de seguridad que marca la normativa internacional. Señor Abril, el 1 de enero próximo se liberaliza plenamente el cabotaje, estoy convencido de que la Comisión Europea va a suspender la adjudicación a Trasmediterránea y tendrá que producirse un nuevo concurso que posibilite que compañías comunitarias participen del mercado del tráfico marítimo interinsular y también entre las islas y el continente. Las comunicaciones Alcudia-Ciudadela, por ejemplo, Denia-San Antonio de Portman, etcétera, constituyen un entramado topológico-marítimo que la Administración que está bajo su responsabilidad tiene la obligación de mantener.

Por lo que se refiere al tráfico aéreo, qué duda cabe que las políticas de liberalización del tráfico aéreo se han ido aplicando. Qué duda cabe que desde abril de 1993 nuevas compañías, como Air Europa o Spanair, se han metido en el tráfico regular de viajeros entre cada una de las islas de Baleares, y fundamentalmente Madrid, Barcelona o Valencia. Pero qué duda cabe también que si lo dejamos al libre albedrío y libre comportamiento del mercado irá ocurriendo lo que ha pasado últimamente. Por ejemplo, cuando hace un mes y medio o dos meses la compañía Iberia llega a un acuerdo con Air Europa (y su comparecencia es para los servicios del transporte), pues resulta que ese acuerdo comercial, con once mil y pico millones de pesetas, con once aviones franquiciados —digamos— por la compañía Iberia a la compañía Air Europa, que tan bien le ha venido a la compañía Air Europa porque parece ser que esto ha sido un excelente balón de oxígeno, ¿quién paga el pato? Naturalmente, los ciudadanos de las islas. ¿Por qué? Pues porque muy pocos días después de producirse ese acuerdo, la compañía Air Europa retira sus aviones de los vuelos interinsulares.

¿Cómo es posible que entre Menorca y Madrid haya un solo vuelo diario? ¿Cómo es posible que lo haya al mediodía, a las 13.30? ¿Cómo es posible eso? ¿Cómo es posible que a un ciudadano de Menorca se le hurte el derecho inalienable que tiene constitucionalmente recogido de poder

tomar un vuelo, por ejemplo, a primera hora de la mañana para pasar todo el día en la península llevando a cabo las gestiones en Madrid, y luego, mediante otra hora de desplazamiento, regresar y poder dormir en su casa, por ejemplo? ¿Cómo es posible que no haya dos o tres vuelos diarios con Madrid? ¿Que no son comercialmente rentables? Muy posible. Declárense líneas de interés público, para eso son las líneas de interés público. Yo no tengo que leerle la directiva comunitaria (esto ha sido motivo de debate en sucesivas sesiones de trabajo en el Congreso de los Diputados), no tengo que leérsela, usted la conoce perfectamente, aquí tengo el dossier. Pues le hurtamos ese derecho.

Y voy terminando, señor presidente, porque intuyo que he consumido el tiempo. Señor Abril, en el Pleno del Congreso de los Diputados, en fecha que lamentablemente no le puedo decir concretamente pero que fue allá por el mes de mayo de 1997, en una moción consecuencia de interpelación urgente sobre la política del Gobierno en materia de transportes aéreos entre la Península y los archipiélagos (una interpelación que hizo el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria al Gobierno, presentándose la semana siguiente, como es preceptivo, una moción consecuencia de la interpelación) se aprobó, por ejemplo: «Que el Gobierno proceda directamente o a través de un procedimiento de los previstos en el artículo 6 del Reglamento comunitario 2409/1992, del Consejo, de 23 de julio, y del artículo 9 de la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de 29 de diciembre de 1992, a la retirada de las tarifas impuestas por Binter en el archipiélago canario y por Aviaco en el archipiélago balear, ambas compañías públicas del Grupo Iberia, aplicadas desde el pasado 25 de abril.» Eso no se ha producido.

Tampoco se ha producido, por ejemplo, lo siguiente. En el acuerdo 1.7, adoptado por unanimidad: «Que el Gobierno regule legalmente, dentro del respeto a la normativa comunitaria, medidas para el archipiélago balear en materia de transporte, como expresión, junto a las políticas de telecomunicaciones y energía, del hecho diferencial insular.» No se ha producido. El punto 1.9: «Que el Gobierno, en el plazo de cuatro meses,» (esto se aprobó por unanimidad) «presente ante el Congreso de los Diputados el conjunto de medidas que estime oportunas en materia de política de transportes en base al precepto constitucional de insularidad y a la lejanía, que deberán recogerse en los Presupuestos Generales del Estado del año 1998». Y en la ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado se introdujo lo que todos sabemos que se introdujo.

Cierto es que se está tramitando, y el pasado 5 de mayo se produjo el dictamen en la Comisión de Economía, la proposición de ley procedente del Parlamento balear del régimen especial de las islas Baleares. Y ahí se recogen unas medidas tibias. Por ejemplo, en el artículo 3, que a los ciudadanos españoles y a los demás de la Unión Europea residentes en las islas Baleares se les aplicará una reducción en las tarifas de los servicios del transporte marítimo y aéreo del 33 por ciento para los trayectos directos entre las islas Baleares y el resto del territorio nacional. Bueno, pero pueden subir las tarifas en ese libre mercado. De todas formas, ése es un hecho relativamente irrelevante, lo

importante es la garantía de la prestación del servicio: horario, frecuencia, calidad, seguridad, y subvencionar, naturalmente, aquellas rutas que no sean rentables, para darle la posibilidad al ciudadano de Menorca de que tenga tres o dos vuelos diarios, al menos, con Madrid. O el artículo 4, de precios del transporte interinsular de viajeros: «A los ciudadanos españoles y a los demás de la Unión Europea residentes en las Islas Baleares se les aplicará la reducción en las tarifas de los servicios de transporte marítimo y aéreo para los trayectos interinsulares en el archipiélago balear, que serán aplicables con carácter general en los archipiélagos del Estado español.» Bueno, humo.

En fin, seguiría, como es obvio, pero veo al señor presidente, a quien tengo mucho respeto, que me está mirando ya atravesadamente. Yo, señor Abril, creo que ésta es una asignatura pendiente. Es una asignatura pendiente el tratamiento del transporte, que no necesita tantos billones de pesetas, sino ser regulado con autoridad. Hay que posibilitar el libre mercado, pero tiene que ser regulado con autoridad, porque lo dicen las normativas comunitarias. Esto no se está produciendo desde la Secretaría de Estado de la que usted es responsable, y probablemente porque usted, como es obvio, está delegando funciones en estructuras administrativas (voy a decirlo elegantemente) que quizá no están dando la talla que el momento requiere. Acepte constructivamente esta reflexión: mire a su alrededor en la estructura administrativa que depende de usted, dé golpes de timón, adquiera sensibilidad hacia el transporte interior en las islas Baleares, que es un transporte bastante susceptible de mejora, y, señor Abril —lo reitero—, pídale al ministro que cumpla ese órdago que lanzó en la asamblea general de la Asociación de Navieros Españoles, donde dijo que traería en los primeros meses —y lo digo por tercera vez— al Congreso de los Diputados una propuesta, un análisis y proyectos de resoluciones para el relanzamiento del transporte marítimo español. Lo estamos esperando. Que no tarde, que cumpla su palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le diré que se ha acomodado bastante bien al tiempo previsto, o sea, que no hay ninguna censura por parte de este presidente.

En nombre del Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra su portavoz, el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar, quiero manifestar nuestra solidaridad con estos territorios, con los archipiélagos y Melilla, los cuales, unos por su condición de insularidad y otros por la distancia, normalmente tienen problemas para mantener un nivel de servicio y de calidad de vida, problemas mucho mayores de los que podamos tener aquí, en la península.

En esta breve intervención voy a tratar de centrar uno de los aspectos que creemos que en este momento preocupan notablemente a los habitantes, sobre todo de los territorios insulares. Esta preocupación está justificada por la proximidad de la liberalización del sector aéreo, sobre todo también por el anuncio de reestructuración de Iberia en trayectos interinsulares, y también por la supresión de vuelos de Air Europa por motivo de rentabilidad.

La insularidad, por lo que nos cuentan desde las islas, se ha visto agravada notablemente por las distintas tasas que recientemente se han implantado, tasas de seguridad aeroportuaria, tasas de aproximación, etcétera. Todo ello, unido a la falta real de competencia en el transporte, preocupa a los ciudadanos insulares, al no tener medios de transporte alternativos y tener que pagar tarifas que, de manera discrecional, se fijan por el cuasi único operador en este momento.

El proceso liberalizador del transporte aéreo, a nuestro entender, puede generar carencias que sería conveniente prever desde la perspectiva del interés público. Nosotros creemos que el Gobierno en estos momentos debe estudiar en profundidad cuáles son las líneas que en el archipiélago canario y balear deben de tener un trato diferenciado. Es decir, está contemplada en la legislación comunitaria, y también en el artículo 103 de la Ley de medidas fiscales, administrativas y de orden social, la declaración de interés público de determinados servicios en las islas. Por ello, nosotros consideramos de interés que el Gobierno estudie en profundidad esta situación antes de que estas islas vean caer la prestación de un servicio esencial para sus ciudadanos.

Conocemos que el Gobierno balear y las instituciones de las islas están intentando negociar con Iberia unos vuelos mínimos que garanticen las comunicaciones entre islas y península. Nosotros creemos que quizás aquí es de donde debería partir la iniciativa del Gobierno del Estado para tomar esa negociación. Corresponde al Estado de la nación y a los gobiernos insulares llegar a acuerdos que faciliten la comunicación, más que al Gobierno insular con una compañía privada. Por eso, para nosotros sería deseable, señor Abril, que ustedes tomaran la iniciativa, tranquilizaran a los habitantes insulares y se les garantizaran medios de transporte apropiados y suficientes para cubrir sus necesidades. Esto es lo que nosotros queremos plantearle: mayor iniciativa por parte del Gobierno y, sobre todo, que los archipiélagos tengan garantizadas las comunicaciones, que tan necesarias son para ellos.

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

El señor **PONS FRANCO**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia del secretario de Estado, como no podría ser de otra forma, así como la información que nos ha facilitado sobre los datos, tanto del transporte marítimo como del transporte aéreo, respecto a ese servicio público que tiene que existir entre islas y península y entre las mismas islas. Si bien la información ha sido escasa, porque la petición de comparecencia era más bien genérica y por lo tanto no se sabía muy bien hacia dónde se quería llevar el tema, sí hemos notado que el portavoz del Grupo Socialista, más que tratar lo que era el transporte público de las islas Baleares en sí, se ha ido a toda una serie de temas de política general respecto a lo que es la marina mercante y el transporte marítimo en este país. Si bien nosotros también tenemos información tanto sobre el conflicto de Flebasa como sobre las decisiones que pueda tomar la Comi-

sión Europea respecto al contrato con Trasmediterránea, voy a dejar que sea el secretario de Estado, que es a quien corresponde, quien comente estos temas.

Respecto al transporte público de servicio de las islas Baleares, quiero decir una cosa muy sencilla. Cuando el portavoz del Grupo Socialista ha señalado que había un diputado que sufría la doble insularidad es evidente que se refería a mí porque vivo en Menorca, entonces, conozco perfectamente el tema, más que nadie.

Lo que quiero comentar es lo siguiente. Es evidente que las carreteras de los residentes en las islas son el servicio aéreo, es el transporte aéreo; no podemos movernos de otra forma, porque el transporte marítimo sirve sobre todo para la mercancía, no tanto para las personas, cuyo modo habitual de locomoción es el avión. Lo que sí quiero decir es que es muy fácil venir aquí y hacer demagogia respecto a este tema, porque es un tema muy sensible para todos los habitantes de las islas Baleares. Por lo tanto, hacer demagogia sobre esto es relativamente sencillo.

Se dice que se tendrían que establecer no sé cuántos vuelos, que se tendrían que establecer no sé cuántas frecuencias, que se tendría que dar un carácter de servicio público al transporte aéreo entre islas. Hombre, cuanto más nos dieran, muchísimo mejor, es evidente, pero hay que tener los pies en el suelo y esto es importante. Quiero recordar que la última vez que se abordó este tema desde la época de UCD, en que se impusieron los certificados de residentes, los descuentos para residentes, nunca más —y estoy hablando de los catorce años de Gobierno socialista—, nunca jamás se volvió a abordar este tema. Y resulta que es ahora, con este Gobierno, cuando por primera vez desde el año 1996 se ha prestado una especial atención a lo que es el hecho insular. Pero nunca antes. Es muy fácil venir aquí y hacer demagogia, pero se tienen que ver las cosas de forma objetiva y ver lo que realmente se ha hecho para mejorar este servicio público, sobre todo en cuestiones de transporte aéreo para las islas.

Como bien recordaba el portavoz del Grupo Socialista, desde que existe esta mayoría parlamentaria y desde que existe este Gobierno se ha abordado el tema desde diferentes perspectivas. Y quiero recordar sobre todo el artículo 103 de la Ley de acompañamiento de los Presupuestos para este año, que establecía, por un lado, unos descuentos del 15 por ciento en las diversas tasas de aterrizaje de aeronaves y tasas aplicables a los pasajeros respecto a las cuantías establecidas con carácter general en los supuestos de servicios regulares entre la península y las islas, y del 70 por ciento cuando se tratara de servicios regulares interinsulares. Igualmente, este artículo establecía que el Gobierno procedería a la declaración de obligaciones del servicio público con los tráficos aéreos interinsulares y, en su caso, en los tráficos aéreos de los archipiélagos con el territorio peninsular. Pues bien, además de esto, y como bien recordaba el portavoz del Grupo Socialista, el artículo 3 de la proposición de ley del régimen especial de las islas Baleares —que se va a ver, si no estoy equivocado, el próximo jueves, en el Pleno del Congreso— sí establece una reducción de las tarifas del 33 por ciento, tanto para transporte marítimo como aéreo. Y esto es algo muy impor-

tante, porque se pasa del 25 por ciento, que se estableció —ya digo— en la época de UCD, al 33 por ciento. Se establece ahora y no se ha establecido en los últimos 14 años. ¿Por qué? ¿Por qué se viene ahora a solicitar y a decir no se sabe qué respecto al transporte público de las islas?

Y en segundo lugar, y esto me gustaría oírse lo decir al secretario de Estado cuando contestara a las intervenciones de los diferentes grupos, tengo noticias de que el Gobierno —como también ha dicho el portavoz del Grupo Socialista— está estudiando, juntamente con el Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, el descuento de residentes entre islas, que actualmente es un 10 por ciento; se está estudiando la posibilidad de elevarlo hasta un 33 por ciento. Yo creo que esto no es hacer demagogia, creo que éstos son datos objetivos y los que realmente se tienen que trasladar a los residentes de las islas.

Y le voy a decir una cosa, señor secretario de Estado: tenga por seguro que todos los residentes de las islas Baleares tenemos perfectamente claro quién está para mejorar este servicio público y quién no lo ha estado durante catorce años.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las diversas intervenciones, tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): La verdad es que la información que da el texto, que dice: informar de la prestación del servicio público de transporte en las Islas Baleares, ha adquirido una inusitada amplitud; esto más bien parece el debate sobre el transporte terrestre y marítimo en los archipiélagos y fuera de los archipiélagos; pero, en fin, éste es el sino de los modos parlamentarios. **(La señora vicepresidenta, Heras Pablo, ocupa la Presidencia.)**

Yo, señor Segura, no dudo de su legitimación para preguntar por las islas Baleares, de manera que agradezco mucho que explique que está legitimado, pero a mí me parece perfectamente que pregunte por lo que considere. Naturalmente, yo podré replicar en los términos de aquella información de que haya hecho acopio con motivo de lo que he pensado que podía ser la comparecencia. De todas formas, yo creo que ha suscitado temas de gran importancia que voy a intentar centrar.

Hay dos perspectivas distintas. Una, ¿qué puede hacer un Estado en la Unión Europea en los temas de transporte aéreo y marítimo? Puede hacer dos cosas nada más. Una, utilizar la declaración de interés público para un determinado transporte o una determinada zona de transporte, y aplicar unos capítulos presupuestarios por razones sociales. No puede hacer nada más. La Unión Europea determina que el transporte es objeto de una economía de mercado; que donde hay transporte y tráfico acudirá y donde no lo hay no acudirá. ¿Qué sucede? Que la Unión Europea previene que, en casos particulares —y las islas son un caso específico de estos casos particulares—, donde por razones de mercado no acuda transporte suficiente, se haga una declaración de interés público con unas obligaciones y,

según y cómo, con unas compensaciones económicas, no necesariamente ha de ir aparejado.

Pues bien, este Gobierno está en plenas conversaciones y lo está haciendo, tal como ha recordado en su intervención el representante del Partido Popular, con más profundidad y con mayor alcance que cualquier otro Gobierno anterior. Naturalmente, los tiempos son otros, se va adelantando y la sensibilidad crece. Puede no ser un mérito particular, pero sí es un hecho que se está atendiendo. Se está en conversaciones para proceder a la declaración de interés público de un archipiélago o de otro; este Gobierno no discrimina, sino que trata a los dos archipiélagos en perfecta igualdad, por no mencionar de pasada el tema de Ceuta y Melilla. Por lo tanto, se está en conversaciones para ver la estructura que puede tener esa declaración de interés público en ambos archipiélagos. Más allá de esto es imposible llegar.

Esa declaración de interés público, cuando vaya acompañada de un aporte presupuestario, en ese caso particular, es objeto de un escrutinio por parte de la Unión Europea para comprobar si eso son ayudas de Estado indebidas o no lo son. Por lo tanto, ha de procederse con rigor; no se puede proceder, como es obvio, con arbitrariedad.

Las razones sociales consisten en tratar de un modo distinto a los residentes con cargo al presupuesto nacional; las tasas de los billetes, el costo del transporte se trata de un modo distinto para los residentes que para cualquier otro viajero, sea nacional o comunitario, porque la legislación europea no discrimina entre el viajero español y el comunitario, tienen los mismos derechos y las mismas obligaciones. De manera que esto se ha reconocido siempre al Gobierno de España, y en tanto en cuanto se haga con prudencia, medida y razonablemente, se sigue utilizando. En virtud de eso, se está en los procesos que aquí se han descrito de incrementar las tasas de descuento a los residentes, etcétera. Eso va con cargo a los presupuestos nacionales y, por lo tanto, se está utilizando con toda la amplitud que políticamente es posible, con la máxima amplitud y con la máxima —no me gusta la palabra— generosidad, con cargo a los presupuestos de todos los españoles, tanto en el transporte público marítimo como aéreo.

Aquí hay que hacer una distinción. En el tema aéreo es tal la abundancia de vuelos que en general se explica con dificultad —pero de todas formas se está en el examen detallado— hacer nada con cargo a los presupuestos nacionales, porque en general España es un país muy desarrollado desde el punto de vista de transporte aéreo y los archipiélagos en particular están en general dotados, lo cual no quiere decir que el Gobierno del Estado no tenga una obligación permanente de vigilar por si las compañías aéreas dejan de efectuar el servicio de modo suficiente. Para no complicar la exposición hay dos canales en la Unión Europea. La declaración de interés público se está utilizando al máximo y con toda generosidad. En una comparecencia próxima se podrá ya informar con absoluta plenitud del avance que se dé sobre la situación presente. Por otra parte, está la aplicación de unos descuentos por razones sociales, lo que también se está haciendo con toda generosidad, y al propio tiempo debe hacerse con equidad,

puesto que es con cargo al presupuesto que pagan todos los españoles, que a su vez lo han de considerar razonable y suficiente. Se puede, señor Segura, alegar lo que se quiera, se puede decir lo que se quiera, pero la realidad —y le pueden informar ampliamente en diversas partes de las islas sus compañeros diputados— es que es imposible tratar de un modo más amplio este tema del transporte aéreo y marítimo en los dos archipiélagos; es prácticamente imposible.

Con esto he hablado del tema aparentemente básico. Luego ha existido otra perspectiva distinta, que es sobre el tema marítimo. Ahora ya es una comparecencia sobre cuestiones marítimas, no lo es sobre el transporte público de personas. Voy a procurar utilizar en mi explicación una línea lo más simple posible, porque la intervención de S. S. ha abundado en reflexiones sobre perspectivas y demás y se me ha hecho difícil seguirla.

Nosotros nos encontramos con que la marina mercante española, en los años que habían precedido a la entrada de este Gobierno, había bajado en una cuarta o quinta parte en media docena de años, de tal manera que se podía considerar prácticamente de las más bajas de Europa en porcentaje correspondiente al PIB y que estaba verdaderamente en un estado, sin exagerar, próximo a una situación terminal.

Yo dediqué bastantes horas al principio al análisis de este problema con objeto de hacer un diagnóstico, porque no conseguía comprender cuál era la situación. Existía un segundo registro, en este caso era un registro canario, en unas condiciones distintas y peores en términos económicos que las de los segundos registros de otros países, y una política en materia de personal llevada a cabo de tal modo que había conducido a la imposibilidad práctica de que barcos españoles operaran, de manera que el transporte de mercancías se realizaba principalmente por barcos de otro pabellón y algunas veces por barcos de un pabellón de conveniencia propiedad de navieras españolas. Eso era absolutamente preocupante y en el año 1996, en la Ley de acompañamiento, presentamos una modificación del segundo registro, en este caso —repito— canario, que a nuestro juicio, después de todas las investigaciones, lo ponía a la altura de las condiciones económicas de tipo fiscal y de tipo laboral de otros países europeos.

Por otra parte, se instó a las navieras que habían sobrevivido —en algún sector e incidentalmente, no era una estructura completa de transporte, por así decir, aunque no tengo los datos, porque no era tema de la comparecencia de hoy— sobre el interés para España de este sector, por razones estratégicas y económicas, porque arrastra otras actividades económicas, como la de reparación. En un sistema de competencia de mercado la verdad es que es difícil, pero otros países europeos lo han conseguido y nuestro afán como Gobierno sería recuperar este sector. Es muy difícil, creemos que se ha estancado la bajada permanente que existía del tonelaje de pabellón español y de pabellón controlado por España. Repito que no tengo los datos ni la información, porque no era el objeto fundamental de la comparecencia.

Como usted señala muy bien, el 1 de enero de 1998 se liberaliza el cabotaje, que es el transporte intrahispánico.

Yo por lo menos anteriormente lo asociaba a una actividad sobre la costa, pero en términos europeos tengo entendido que es intrahispánico. Ha sucedido que el 31 de diciembre de 1997 concluía el contrato programa de Trasmediterránea, lo cual era una coincidencia en el tiempo. Se hubiese podido intentar, si era tolerable en términos de la Unión Europea, que coincidiese el fin de ese contrato programa con la apertura del cabotaje europeo o que se sacara una licitación con la exigencia de que se estableciese un año para inducir a que fuese una compañía española la que ganase esta licitación y se hiciera esa convocatoria coincidiendo con el final del contrato programa. De manera que la elección del momento de la licitación venía condicionada por el contrato programa y porque la legislación comunitaria que abre las fronteras al cabotaje el 1 de enero de 1999 está por estrenar. En lo que yo tengo entendido, España la estrenó con esta licitación, era la primera ocasión y tuvimos que conversar reiteradamente con la Unión Europea para intentar distinguir los criterios, porque hasta que no existe una doctrina o una aplicación no existen criterios. En eso empleamos un tiempo. Cuando creíamos que lo comprendíamos bien —hubo intercambios de cartas y unas visitas, vino aquí el director general específico, concretamente de Marina Mercante con el que yo estuve en una reunión de trabajo— dijimos que España era un país que nadie podía decir que no hubiera seguido los postulados de la Unión Europea y había que liberalizarlo hasta tal extremo que se había quedado prácticamente sin marina mercante. Como consecuencia, el Gobierno español lo que deseaba era que alguna empresa española siguiese efectuando el transporte de españoles desde la península a las islas y entre las islas, y ése es un deseo muy comprensible en términos políticos al que ningún país renunciaría. Por tanto, nosotros, dentro de la economía de mercado y de tener que sacar una licitación abierta, no podíamos por menos de expresar este deseo y pedir comprensión.

Estas conversaciones duraron el tiempo que tenían que durar en la Comisión Europea —en este caso es la Dirección General VII—, con el señor Kinnock, al que veo con frecuencia, porque asisto a todos los consejos de Ministros en representación del Gobierno; se conversa sucesivamente, él tiene un gabinete cuyo director se ha jubilado estos días. Entonces, en medio de ese proceso se echaba encima el 31 de diciembre sin que los llamados servicios de la Comisión contestasen con precisión, cosa que por otra parte tampoco pueden hacer, porque la función de la Comisión es examinar a posteriori si el contrato objeto de la licitación contiene elementos de ayuda de Estado o no, ése es todo su papel, y si contiene elementos de ayuda de Estado, entonces, vía otra Dirección General distinta de la Transporte, que es la de la Competencia, se incoa un expediente informativo para empezar.

Nosotros lo que hicimos fue trabajar muchísimo, recibir —como digo— una marina mercante que en términos de mercancías estaba prácticamente al límite de la extenuación, y en transporte de pasajeros resulta que se liberaliza el cabotaje dentro de poco, dentro de unos meses, se acaba el contrato programa y teníamos un trabajo contrarreloj. Teníamos que abrir experiencias para la propia Dirección

General VII. Usted está familiarizado con el sector y sabe que las cosas no son exactas, no son rigurosas, no hay una lista en la cual se nos diga lo que se tiene que hacer, entonces, efectivamente salió por aquella necesidad. Efectivamente el número de días destinado se ha considerado por la Comisión que era limitado. Era legal en la legislación española —otro modo no lo hubiéramos hecho ni lo hubiéramos podido hacer— y salió con un número limitado de días y solapado, efectivamente, con los días de Navidad. Eso de algún modo es lo que ha alarmado a la Comisión Europea, por el valor de ejemplo que pueda tener para otras licitaciones y para otras situaciones cara al resto de los países europeos. Por lo tanto, sencillamente, de momento han abierto un expediente, expediente al cual está respondiendo el Gobierno español puntualmente. Ése es un tema abierto, simplemente versa sobre si el contrato con Trasmediterránea contiene elementos de ayuda de Estado indebidos. ¿En qué está cimentado ese contrato de Trasmediterránea? Sencillamente en la obligación de interés público, precisamente para garantizar el transporte entre la península, Ceuta, Melilla y las islas. Entonces, tiene la finalidad de no quedarnos sin marina, de pretender que exista al menos una empresa española que se dedique a este transporte. Está cimentado en una de las dos columnas que podemos tener, que es la declaración de interés público. Se está abriendo el juego y ha sido complicado y difícil, y, sencillamente, estamos en ese trabajo.

Yo creo que en una comparecencia como ésta, que versaba sobre una cuestión aparentemente de otro tipo, no creo que merezca la pena extenderme más. Como usted ve, el ministro puede comparecer en cualquier momento. Este tema lo hemos mencionado. Lo que pasa es que el número de problemas es no digo ilimitado pero sí bordeando lo infinito, y supongo que ése habrá sido el motivo que le haya inducido, pero no porque esto no haya sido objeto de una ocupación del Ministerio, y en particular por parte de la Secretaría de Estado.

El tema de Flebasa tampoco es objeto de esta comparecencia. Sencillamente, el buque que ha sido objeto de la retirada, el *Manuel Azaña*, tengo entendido que se estaba utilizando sencillamente con una serie de prórrogas por estar durante trimestres y trimestres seguidos fuera de la regularidad administrativa. Entonces ha llegado un momento en el cual se ha considerado que no se podía prorrogar sencillamente. Respecto a los demás buques, no sabemos a qué fue debido el problema. Desde luego no tenía nada que ver, pues a esos buques nadie les había pedido ningún documento distinto, ni se les había negado nada. En lo que yo recuerdo (repito que no tengo la información exacta porque no era el motivo de la comparecencia), es que decidieron detenerse con objeto de realizar una presión. Es todo lo que nosotros podemos informar de esa situación, la cual, además, es una fase superada. Se le ha instado por enésima vez a Flebasa —y lo último que recuerdo es de hace un par de días, por lo que efectivamente se está en ello— a realizar los acuerdos pertinentes con la naviera con objeto de utilizar el buque en cuestión de acuerdo con los términos correctos de la legislación española, cosa que no estaba realizando.

No sé si hay algún otro punto concreto, pero creo que con esto he contestado a lo que era la sustancia y a algún accidente de la intervención.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Como es costumbre en esta Comisión, vamos a dar otro turno a los grupos políticos para que en forma muy breve hagan alguna pregunta si alguna cuestión no ha quedado suficientemente clara.

Señor Segura, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Abril, comenzó ahora su turno de réplica indicando que esto se había convertido en una especie de debate sobre el transporte aéreo y marítimo. No. Yo no tengo conciencia de haberme salido de temas que influyan en el tráfico marítimo y aéreo en el archipiélago balear, que era la petición de comparecencia. Influye la situación de indefinición de la compañía Transmediterránea. Influye, naturalmente, la crisis que ha vivido Flebasa. Influye también la situación de las diferentes compañías aéreas que poco a poco han ido disminuyendo el número de frecuencias. Yo quisiera indicarle, señor Abril, que comenté no como una cuestión de legitimidad sino de sensibilidad que yo pudiese intervenir. Por el hecho de residir en una isla tengo la sensibilidad que tienen aquellos ciudadanos que residen en otras islas, y sabemos desde luego lo tradicional de la dificultad de hacer comprender la necesidad de mejorar los servicios.

Yo me tomo la libertad, señor Abril, de indicarle que se equivocan en ese discurso trasnochado que habrá surgido del entorno de asesores, que le dan unos cuantos folios, y tanto el señor ministro como el señor secretario de Estado se los aprenden, los leen y los repiten, acerca de lo mala que fue la gestión en temas de transporte marítimo del anterior Gobierno. Tengo mucho interés en que debatamos sobre eso, porque, señor Abril, no podemos olvidarnos que la Unión del Centro Democrático, con la que estuvo vinculado el señor ministro de Fomento, fue la que puso en marcha aquel mecanismo eliminador de un millón de toneladas de registros brutos en la marina mercante española. No podemos olvidarlo y de eso debemos hablar, y de adónde fueron todos los créditos de construcción naval de aquella época. Vamos a hacer una batida y a analizar el pasado de la marina mercante española, y analicemos la gestión que se está haciendo actualmente y que afecta a los archipiélagos y desde luego qué planes de trabajo tienen cara al futuro.

No nos podemos olvidar que en 1986 el Reino de España ingresa en las Comunidades Europeas y que hasta ese momento en España, al igual que en otros sectores productivos y de servicios, la marina mercante se desarrollaba en un ámbito protegido; protección que fue perdiendo a partir de ese momento. Y la empresa transportista española tuvo que adaptarse a una realidad en la que desaparecieron las llamadas mercancías o comercios de Estado —el combustible, el tabaco, el algodón, las cargas frigoríficas— y tuvieron que competir de igual a igual con las restantes empresas transportistas del mundo entero y se potenciaron los pabellones de conveniencia. Que hagan ese canto reite-

rado, hasta yo diría tan carente de rigor y simplista, que vienen haciendo criticando a los anteriores gobiernos socialistas me lleva a decirle que desde luego tengo mucho interés en que produzcamos el correspondiente debate, con los datos desde luego, y que analicemos la auténtica tragedia de la ineficaz gestión pública que está llevando el Ministerio al que usted pertenece en estos momentos.

Nunca se había producido que once barcos atracasen en un puerto manifestando su oposición a las medidas de la Dirección General de Marina Mercante.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señor Segura, le ruego...

El señor **SEGURA CLAVELL**: Acabo, señora presidenta.

El puerto de Denia ha sido testigo hace poco.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señor Segura, creo que usted me conoce poco. Yo no vivo de los folios que me da nadie. Todos los datos y todas las manifestaciones que he hecho arrancan de trabajos que he vivido personalmente. La mejor prueba es que como no sabía de qué iba a tratar y ha tratado de temas amplios, le he pedido responder porque lo llevo dentro, no porque nadie me haya procurado ningún folio.

Ese debate que usted señala será muy importante en el sentido siguiente. Cuando yo llegué al Ministerio, inmediatamente pidió verme Anave, inmediatamente me dieron unas informaciones que yo contrasté e inmediatamente pude ver que la flota mercante española en los últimos años, no en tiempos de UCD, en los últimos años, todos del Gobierno socialista, había bajado —no recuerdo las cifras— de ocho y pico millones de toneladas a algo parecido a un millón y pico de toneladas de flota de pabellón y a uno largo cuando era pabellón controlado. Esa ratio de disminución había sido la mayor de cualquier país europeo en esos años recientes, de manera que era un problema alarmante, a mi entender —naturalmente comprendo que al suyo no lo es— para un país que es una semiisla todo él. Aquí estamos hablando del carácter insular, pero la verdad es que España es una semiisla, comparada con Europa, en cuanto a abastecimiento de mercancías, porque en buena medida vienen y deben de venir por transporte marítimo.

Yo dediqué muchas horas —yo, no unos señores que me dan folios— a investigar qué es lo que había sucedido. Así pues, el debate que usted señala que tiene tanto interés yo ya lo realicé en mayo de 1996. Nada más incorporarme me pusieron delante ese problema y le dediqué bastantes horas. Lo que encontré fue que había habido una gestión que prácticamente cantaba que efectivamente tenía que disminuir de ese modo la flota mercante de pabellón español. Eso es lo que me encontré. Si no agrada escucharlo, yo lo siento mucho. Lo que tengo por verdad no tengo más re-

medio que decirlo. Eso es lo que sucedió. Nosotros, como digo, en lo que correspondía a la legislación del Estado, le pusimos el remedio que pudimos, que es adaptar el tema del segundo registro, canario, como digo, lo cual hicimos en la Ley de acompañamiento de 1996. **(El señor Segura Clavell: No es cierto, disculpe, fue una enmienda del grupo parlamentario...)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señor Segura, por favor.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): No sé el procedimiento exacto. Ésa fue una política del Gobierno llevada a cabo con deliberación por el Gobierno, plenamente, sin ninguna duda. De todas formas, con mucho gusto se le informará por escrito si tiene algo distinto que afirmar. **(El señor Segura Clavell: Sí, por favor.)** De manera que lo hicimos con deliberación, como política del Gobierno, por este Ministerio, sin ninguna duda.

Por otra parte, como he repetido antes, hemos tomado otra serie de medidas, que no es el momento de centralizar, y finalmente, como he repetido antes, nos ocupamos de no perder posibilidades ahora que llega la hora del riesgo máximo de la competencia, no sólo en las mercancías sino también en el transporte de pasajeros; de ahí todo el tiempo que le he dedicado a la explicación que le he dado sobre Trasmediterránea.

No puedo más que reiterar que ésa ha sido la situación. Yo también deseo que se produzca ese debate, y no es un afán de hablar de otros gobiernos ni de nada, sino que sencillamente —y yo no venía preparado para decir nada de todo esto—, como ha mencionado un problema acerca de este gobierno, no he tenido más remedio que, en lo que afecta a este Gobierno, poner las cosas en su punto, lo cual ha pedido hablar del Gobierno anterior, pero no he sido yo el que lo ha pretendido.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Le ruego que haga efectiva su promesa sobre enviarle al señor Segura la información que le ha pedido.

Antes, cuando he preguntado qué grupos querían intervenir, el Grupo de Izquierda Unida y el Grupo del Partido Popular no han hecho ningún gesto, con lo cual he interpretado que no querían intervenir. En todo caso, para que no parezca que no se les deja hablar, cosa totalmente alejada de lo que es la realidad, pueden intervenir, pero, por favor, muy brevemente, en cuestiones muy concretas.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señor Abril, quizá por su extensa explicación que ha dado al señor Segura, se ha olvidado de contestar, por ejemplo, a la intervención que este portavoz ha hecho anteriormente.

Yo le decía anteriormente que por lo menos nuestro grupo, Izquierda Unida, considera importante que el Gobierno tome la iniciativa para negociar con el Gobierno balear qué densidad de tráficos y qué necesidades tienen. En este sentido, yo le decía que sería conveniente que el Gobierno tomara la iniciativa y que junto con las instituciones

procedentes retomara las conversaciones que se están produciendo entre instituciones baleares e Iberia.

También me hubiese gustado oírle qué proyectos y qué líneas y con qué tráficos interinsulares, tanto en el archipiélago canario como en el balear, podrían ser susceptibles de una declaración de obligación de servicio público y por consiguiente de una subvención destinada a cubrir el eventual déficit de explotación de las compañías que pudieran tener al prestar este servicio. Me gustaría, si es posible, que pueda dar alguna explicación al respecto. Si tienen algún proyecto de este tipo, si lo han pensado o si piensan hacer algo al respecto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Pons.

El señor **PONS FRANCO**: Únicamente deseo agradecer la información que nos ha dado el secretario de Estado, gratificante sobre todo en lo que respecta a los descuentos por residente que, como ha dicho el secretario de Estado, se está negociando con el Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, con un posible aumento del descuento social por residente, que afecta a las mismas.

Entiendo que el señor Segura se haya tenido que ir por otros derroteros respecto a la intervención y que desde luego era muy difícil que algún diputado socialista por Baleares pudiera decir o criticar algo respecto a la política actual de este Gobierno y de esta mayoría del Parlamento respecto a las mejoras que se están introduciendo en lo que hace referencia al transporte público, tanto aéreo como marítimo.

Debo darle muchísimas gracias por todo. Desde luego los residentes de Baleares sabemos perfectamente que es en estos dos años cuando se ha tomado en cuenta el tema de la insularidad y es precisamente en esta semana, que casi podríamos calificar la semana de Baleares, entre su comparecencia de esta mañana indicándonos estas mejoras sustanciales que se están negociando por parte del Gobierno con la comunidad autónoma, la reforma del estatuto, que va a tener lugar esta tarde, y la aprobación del dictamen de la Comisión sobre la ley de régimen especial de las islas Baleares, que se va a producir el jueves. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señor Segura, volver a dar otro turno significa otra vez réplica, contrarréplica...

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señora presidenta, el portavoz del Grupo Popular ha hecho referencia a este interviniente socialista.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): ¿En qué sentido, señor Segura?

El señor **SEGURA CLAVELL**: En el sentido que hace necesario matizar desde luego una afirmación que ha llevado a cabo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señor Segura, yo creo que lo pueden hablar ustedes personalmente.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Aquí no hay temas personales.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Vamos a dar la palabra al señor Abril Martorell.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Señor Fernández, yo he tenido en cuenta su intervención. De las cosas que había dicho, que no fuesen redundantes con la intervención del señor Segura, que ha sido muy extensa y se ha dedicado a muchas cosas, yo había apuntado una preocupación por la liberación del sector aéreo. A mí me había parecido que aunque yo enmarcase la intervención dirigida al señor Segura, realmente de ese tema he hablado suficientemente en cuanto a la preocupación que pudiera haber por la liberación del sector aéreo.

En cuanto a la intervención que ha tenido ahora, en que ha expresado su preocupación por unos trabajos que se están realizando, por ver qué líneas pueden ser de interés público y en cuanto a las negociaciones que se están realizando, yo creo que éste no es el momento ni el lugar en el cual yo deba hablar de unos trabajos y unas negociaciones que están en curso. De manera que lo siento, pero con mucho gusto daré todas las explicaciones en el momento en que esto se pueda conocer públicamente.

Ahora sí que quiero dedicar unas palabras para agradecer la intervención del señor Pons, por parte del grupo que apoya al Gobierno, el Partido Popular, en el sentido siguiente. Yo quiero repetir algo que en el calor del intercambio éste sobre el Gobierno anterior y el Gobierno presente ha podido quedar desvanecido. No puedo abstenerme de decir que no vivo de folios de nadie. Yo he tenido oportunidad de hablar de estos temas y de intervenir, en lo que me corresponde, en las negociaciones y en las directrices con responsables tanto de las islas Canarias como de las islas Baleares, y lo que he tenido en estas conversaciones es un reconocimiento de que la realidad es que el trato y la sensibilidad —que es una palabra que usted ha utilizado abundantemente; yo no la he utilizado— política y social que está demostrando este Gobierno es muy importante y más allá de la que se haya manifestado hasta ahora por cualquier otro Gobierno. Yo no quiero apuntar cosas al Gobierno. Éstas son realidades. Los tiempos son otros, a lo mejor ahora correspondía esto, pero lo determinante para un Gobierno en términos políticos es saber lo que en cada caso corresponde, aceptarlo y llevarlo a cabo. A mí me parece que este Gobierno, en los temas de transporte aéreo y marítimo con los dos archipiélagos y también Ceuta y Melilla, reconoce lo que corresponde a los tiempos y está determinado a llevarlo a cabo y cree que obra con justicia utilizando los Presupuestos Generales del Estado de un modo pertinente a estos efectos. Entonces, me alegra la intervención del señor Pons porque me permite volver a repetir de

un modo más amplio aquello de lo que haya podido dejar constancia anteriormente.

— **LA EJECUCIÓN DEL CONVENIO DE CARRETERAS SUSCRITO ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS Y LAS PERSPECTIVAS DE FUTURO. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 213/000223).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Pasamos al punto tercero del orden del día: comparecencia del ministro de Fomento (como se ve, en su lugar comparece el secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, según acuerdo de Mesa y portavoces) para explicar la ejecución del convenio de carreteras suscrito entre el Estado y Comunidad Autónoma de Canarias y las perspectivas de futuro. La petición proviene del Grupo Socialista. Tiene la palabra, por tanto, el señor Martín.

Perdón, tiene la palabra, evidentemente, el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Con el permiso de la Presidencia, voy a hacer una intervención breve, porque la corta experiencia de esta mañana me ha demostrado que sólo después sé cuál es el problema real que se va a plantear. Por lo tanto, yo preferiría no hacer perder el tiempo a SS. SS. hablando de cosas que luego veo que no ha hecho ninguna falta que se las comentase.

Aquí la pregunta que se plantea es explicar la ejecución del convenio de carreteras suscrito entre el Estado y Canarias y las perspectivas de futuro. Como sabrá seguramente el interpelante por parte del Grupo Socialista, en realidad éste es un convenio de carreteras que se suscribió el año pasado, que lo que hacía era adaptar, modificar y ampliar un convenio anterior realizado por el Gobierno socialista y que había tenido un desarrollo poco fecundo, por decirlo de alguna manera. La situación es de poco desarrollo de las infraestructuras viarias en Canarias, una región en la cual evidentemente el transporte aéreo y marítimo desempeña el papel, como se acaba de señalar, que desempeña en otros lugares el sistema viario de carreteras, pero, sin embargo, también dentro de las islas hace falta un mínimo desarrollo del sistema de carreteras. Los interlocutores políticos que hemos tenido nos dijeron esto en el curso de todas las negociaciones para un convenio que modificara el anterior, alterando y complementando el mismo, pues eran unas exigencias y unos requerimientos que iban más allá de primer convenio. Entonces, lo que se hizo fue un convenio amplio, no digo generoso, porque es una palabra que quizá no sea pertinente, pero demostrador de sensibilidad, que es la palabra que reiteradamente acude a la mente de todos con este motivo. Entendimos que era importante, que era justo y útil y así se aprobó, utilizando una vez más los Presupuestos Generales del Estado, cuya administración y dirección corresponde al Gobierno, en el uso legítimo de su posición en virtud de elecciones democráticas y

que por lo tanto lo administra. Entendimos que era justo y equitativo y que efectivamente había un —vamos a llamarle— retraso de infraestructuras viarias en Canarias que merecía este convenio.

En cuanto a la ejecución, el convenio se firmó (no tengo aquí la nota) no sé si en el mes de abril del año 1997; el primer año de vigencia es el de 1997, en el que tuvo una ejecución razonable. Como el propio convenio previene, se incorpora —que es una terminología presupuestaria— la cantidad no gastada al presupuesto del año siguiente, y hubo una cierta cantidad no gastada del presupuesto del año pasado que se ha incorporado al presupuesto del año 1998. La ejecución de 1997 fue razonable, es lo que yo puedo decir en estos momentos, y la perspectiva de futuro por parte del Gobierno es cumplir el convenio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Ahora sí tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Martín.

El señor **MARTINÓN CEJAS**: Gracias, señor Abril, por sus explicaciones, pero me parecen bastante pobres e insuficientes. Comprendo que su experiencia en las dos comparecencias anteriores le hayan hecho ser cauto en esta última de la mañana, pero desde luego nunca imaginé que hasta el extremo de prácticamente no decir nada. Ni siquiera nos ha dado el nivel de ejecución presupuestaria del año 1997. Ésta es una comparecencia que mi grupo parlamentario pidió el 20 de febrero de 1997 —por lo tanto mañana hará quince meses—; para ser más precisos, solicitamos la comparecencia del señor ministro, pero no porque hayan pasado quince meses ha dejado de tener actualidad el contenido de la iniciativa parlamentaria.

Para ilustrar a la Comisión, señor Abril Martorell, quizá no sea superfluo señalar que las carreteras en Canarias son de competencia exclusiva de la comunidad autónoma, pero el Estado, consciente de la necesidad de colaborar con la Administración canaria en la financiación de las carreteras y acogido a lo previsto en el artículo 138.1 de la Constitución, el artículo 54 del Estatuto de Autonomía, los contenidos de la Ley 20/1991, de modificación de los aspectos fiscales del régimen económico y fiscal, y de la ley 19/1994, de modificación del régimen económico y fiscal de Canarias, se ha visto obligado a colaborar financieramente en la construcción de dichas infraestructuras canarias.

Desde luego, le agradezco que no considere esta participación del Estado en la financiación de las carreteras canarias como un gesto de generosidad. Que usted de forma explícita haya dicho que no se trata de generosidad sino de justicia me parece atinado y pertinente y comparto esa forma de expresión por su parte, que no es frecuente encontrarla en otros compañeros suyos de partido o en algunos diputados y senadores del Grupo Popular, que a veces consideran que la actuación del Estado se hace por una cuestión de generosidad, como si el Estado fuera caprichoso al financiar determinado tipo de obras.

La financiación de carreteras en Canarias comienza con un protocolo firmado el 1 de diciembre del año 1992, que

permitió una inversión en la autopista Gando-Las Palmas y La Orotava-Los Realejos, por un importe superior a los 12.000 millones de pesetas. Se firma posteriormente un convenio de colaboración entre el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la Comunidad Autónoma de Canarias, el 30 de abril de 1994, convenio que es sustituido o mejorado —usted ha hablado de perfeccionado, me parece— por un nuevo convenio firmado por el actual Gobierno el 16 de abril de 1997. Señalaba usted que esa modificación o actualización del convenio se produce por el desarrollo poco fecundo del anterior y, aunque no lo ha dicho, he entendido o daba la sensación de que estaba implícito en sus palabras que el desarrollo poco fecundo —por utilizar su expresión— se debía a la poca voluntad política por parte del Gobierno de la nación. Yo quiero explicarle, señor Abril, que si usted se cree eso, está totalmente equivocado y confundido.

La colaboración del Estado, tanto en el convenio anterior como en el presente, se centra en que el 50 por ciento del ITE, es decir, la compensación que la Comunidad Autónoma de Canarias debe abonar al Estado en virtud de la supresión del Impuesto sobre Tráfico de Empresas, se destine, conforme a lo previsto en la ley del régimen económico y fiscal, a la financiación de infraestructuras en el archipiélago. Por lo tanto, digamos que la cuantía de la aportación del Estado a las carreteras canarias, en general a las infraestructuras canarias, se ha cifrado en ese 50 por ciento del ITE. Insisto, tanto en el anterior convenio como en el presente.

La modificación del anterior convenio se vio acompañada de una amplia campaña publicitaria, tanto por parte de los responsables del Gobierno de Canarias como de los responsables del Gobierno de la nación. La realidad es que desde que se firma el convenio del año 1994, prácticamente no lograr entrar o ejecutarse con fuerza, debido a la inexistencia de proyectos de construcción por parte de la Comunidad Autónoma de Canarias. Así es como estaba previsto en el convenio original y, sin embargo, la Comunidad Autónoma de Canarias no tiene convenios para poder ejecutarlos y, por lo tanto, hacer las carreteras con cargo a la financiación del Estado. Insisto, antes de la aprobación del nuevo convenio, empiezan a aparecer espectaculares titulares en la prensa canaria: «El Gobierno prevé que los años 1997 y 1998 sean claves en las carreteras canarias», ése es uno de los titulares de la prensa, pero ya sus propios compañeros de partido en Canarias empiezan a poner en evidencia algunos defectos del propio Gobierno de Canarias a la hora de ejecutar el convenio. De esta suerte, don José Miguel Bravo de Laguna, presidente del Partido Popular en Canarias, dice públicamente que él duda de la capacidad del Gobierno para ejecutar carreteras. Por lo tanto, lo que le estoy diciendo sobre la capacidad del Gobierno de Canarias para presentar proyectos, para ejecutar las obras, no es una idea exclusiva de los socialistas; también los miembros del Partido Popular que apoyan a su Gobierno manifestaban dudas de este tipo. Eso hace que Coalición Canaria acuse —dice otro titular de prensa— a dirigentes del Partido Popular canario de bloquear el convenio de carreteras. Y así, de nuevo, el señor Bravo dice

que califica de ineficaz mascarada las propuestas sobre las vías canarias.

En una palabra, señor Abril Martorell, hay una sucesión de acusaciones mutuas entre el partido Popular y Coalición Canaria y no se acaba de entender muy bien cuál es el papel político que cada uno se atribuye a sí mismo. Otro titular dice que el Partido Popular constata que el consejero canario miente cuando informa sobre carreteras. No sé si vale la pena seguir leyéndole. Otro espectacular titular, que quizás no sea superfluo, es cuando el director general de Carreteras del Estado afirma, en diciembre de 1996 —antes, insisto, por lo tanto, de la firma del nuevo convenio— que Fomento prevé que en el año 1997 podrá adjudicar 54.800 millones de pesetas en carreteras. No le canso más con titulares.

Lo que quiero es que comprenda que, desde nuestra perspectiva, se produce una campaña publicitaria acerca de que es necesario dar un impulso espectacular a la construcción de carreteras en Canarias porque —y ésta es una especie de mensaje subterráneo que intenta trasladarse a la opinión pública— el anterior convenio no ha funcionado bien por culpa del Gobierno de la nación. Insisto en que ésta no es la realidad. Hay compañeros suyos del Partido Popular que así lo han manifestado y que ponen en evidencia la realidad del problema, que es la incapacidad, en aquel momento, del Gobierno de Canarias de ofrecer proyectos y de ejecutar las obras.

El nuevo convenio, señor Abril Martorell, no pone ni una peseta más encima de la mesa para la financiación de las carreteras canarias. La financiación prevista por parte del Gobierno de la nación, desde el año 1997 hasta el año en que finaliza el convenio, catorce años, de 202.000 millones de pesetas, supone una aportación anual de 14.500 millones de pesetas, que es la media del 50 por ciento del ITE. En los primeros años se pone un poco más de lo que le correspondería al ITE, pero en los años sucesivos se pondrá menos del 50 por ciento del ITE. No hay, por lo tanto, ni una sola peseta más encima de la mesa en el nuevo convenio en relación con el anterior.

Aparece una figura novedosa, novedosa en aquel momento, por la cual la Comunidad Autónoma de Canarias puede adelantar dinero para la ejecución de obras, lo cual, desde luego, no supone ninguna generosidad, ni acto de justicia, ni sensibilidad especial, en el nuevo Gobierno de la nación, en el Gobierno del Partido Popular, con Canarias. Permitir que la comunidad autónoma se endeude para adelantar la financiación de determinadas obras es un acto de elemental lógica. ¡Bueno sería que el Gobierno de la nación fuera a negar esa posibilidad! Porque hay que aclarar que los intereses que pudiera producir ese posible endeudamiento correrían a cargo de la Comunidad Autónoma de Canarias.

En el convenio firmado, señor Abril Martorell, figuran unas cantidades de la cuantía de las obras, cantidades que debemos entender que son estimadas conforme a las pesetas del año 1996, mientras que el dinero de la financiación que figura en el convenio anualmente, los 14.500 millones de pesetas, a partir del año 1998, y los 13.500 millones de pesetas del año 1997, son pesetas corrientes. Y aquí me pa-

rece que se produce un desajuste claro entre el dinero presupuestado, el dinero previsto a incluir en los Presupuestos Generales del Estado, los 14.500 millones de pesetas anuales, y la cantidad inicialmente prevista para cada una de las obras. Es imposible con los 202.000 millones de pesetas hacer todas estas obras, porque, insisto, el dinero presupuestado, el dinero estimado para el coste de cada obra está calculado con pesetas de los años 1995, 1996, como mucho 1997, mientras que la financiación a incluir en los Presupuestos Generales del Estado son pesetas corrientes.

Yo tenía, y aún mantengo, señor Abril Martorell, la esperanza de que nos cuente cómo están las obras, cuál es su ritmo de ejecución, qué es lo que está previsto para el futuro, qué obras están ya licitadas, qué obras están ya en ejecución, qué obras está previsto que se liciten en este año 1998, cuál ha sido la ejecución presupuestaria, al menos del año 1997, cuánto, de verdad, piensan ustedes gastarse en el año 1998. ¿Cree usted que a este ritmo es posible que en el año 2003, que sería el séptimo año, estén finalizadas las obras, que es lo que estaba inicialmente previsto en el convenio? ¿Es posible que en los siete años en los que estaba previsto se realicen, se ejecuten, se finalicen todas estas carreteras en Canarias?

Hay un dato que llama la atención y que abunda en la idea del desajuste entre lo previsto y la licitación. El 11 de marzo de 1998, hace dos meses, en el «Boletín Oficial del Estado» se publica la licitación de tres obras: la Avenida 3 de Mayo-Guajara, en la isla de Tenerife, y la segunda y la tercera fase de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria. Lo previsto en el convenio sobre esas tres obras suma 36.776 millones de pesetas. La licitación que figura en el Boletín Oficial del Estado asciende a 46.646 millones de pesetas. Es decir, se ha producido un aumento del 27 por ciento entre lo que inicialmente estaba previsto y la cantidad por la que finalmente han sido licitadas estas obras. Desde luego, con porcentajes de aumento del 27 por ciento, comprenderá mi preocupación porque los 202.000 millones de pesetas, que son el montante global del convenio, resulten claramente insuficientes para atender la ejecución de todas estas obras.

En esta misma línea, los reformados que se van aprobando hacen que aumente también de forma importante el coste de cada obra. Así, la primera fase de la circunvalación de Las Palmas lleva ya, según mis informaciones, un modificado y dos complementos, que aún no están aprobados, en mi información, pero que supongo que finalmente tendrán que aprobar, que va a suponer unos 3.400 millones de pesetas más. Aunque no sé si en ese reformado y en esos complementos está incluida la solución que el Gobierno, el Gobierno de Canarias, el Gobierno de la Nación, piensa dar al problema del Parque de la Ballena, que afecta a la primera fase de la circunvalación de Las Palmas.

Y hablando ya de obras concretas, también me gustaría que me explicara qué pasa con el tramo Arucas-Pagador, en la isla de Gran Canaria. El Consejo de Ministros, el 10 de octubre de 1997, hace ya aproximadamente ocho meses, toma el acuerdo de licitar esta obra. Que yo sepa, hasta hoy no ha salido en el «Boletín Oficial del Estado» la licitación de esta obra. Me gustaría algún tipo de explicación,

porque la propaganda que ustedes hacen cada vez que el Consejo de Ministros acuerda la licitación de una obra parece que luego no se corresponde con las explicaciones que se dan del incumplimiento del acuerdo del Consejo de Ministros.

En una palabra, señor Abril Martorell, queremos, por un lado, que nos dé información, ése era el motivo de la comparecencia. Yo creo que quedó redactada de forma relativamente clara la petición de comparecencia que en su día hicimos; pedíamos la comparecencia del señor ministro, a quien sustituye usted en el día de hoy, para explicar la ejecución del convenio de carreteras. No para decir que va bien, no para decir que el Gobierno tiene mucha sensibilidad y es muy justo, sino para que explique cuál es la ejecución del convenio de carreteras y cuáles son las perspectivas de futuro. La verdad es que, salvo adjetivos calificativos autolaudatorios, ha resultado bastante pobre la información que usted nos ha dado.

He intentado explicarle que no sólo queremos información. Sobre todo a la vista de estos autohalagos y de la actitud autolaudatoria por su parte, nos hemos visto obligados a precisar que este nuevo convenio de carreteras ha sido principalmente una operación de maquillaje político que ha intentado tapar la ineficacia del Gobierno de Canarias en la ejecución del Gobierno anterior. Ustedes se han prestado a ese juego. Parece razonable que el Gobierno del Partido Popular se haya prestado al juego de maquillar la ineficacia del Gobierno de Canarias en el tema de carreteras, puesto que al fin y al cabo les presta su colaboración entusiasta en el Pleno del Congreso, apoyando de forma decidida a este Gobierno, no sólo en carreteras sino también en otras muchas cosas.

Hablando de carreteras, le ruego, y concluyo mi primera intervención de esta forma —porque casi da la impresión de que el que está haciendo la explicación soy yo y no el Gobierno, que es el que venía obligado a hacerlo—, que nos explique efectivamente cómo está la ejecución de las obras, qué previsiones tienen, qué pasó en el año 1997. En el año 1997 ustedes pusieron en los Presupuestos Generales del Estado 13.500 millones de pesetas. Esos 13.500 millones de pesetas forman parte de uno de los sumandos de la suma final de las grandes inversiones que este nuevo Gobierno hace en Canarias. ¿Me puede decir, de los 13.500 millones de pesetas que figuran en los Presupuestos Generales del Estado, que salen de esta casa, así, 13.500 millones de pesetas, cuánto se gastaron ustedes el año pasado en Canarias en carreteras? ¿Cuál ha sido el nivel de ejecución? Veo difícil que hayan llegado a los 8.500 millones de pesetas; yo tengo la impresión de que menos. Pero, en fin, sería muy interesante que nos lo contara.

¿Han usado ya en algún momento —supongo que no, pero me gustaría también oírlo— esa previsión de que el Gobierno de Canarias adelante el dinero? ¿Se ha usado o ha sido una previsión que por ahora resulta superflua? ¿Tienen ustedes previsto, para poder compensar esa falta de ejecución presupuestaria del año 1997, y supongo que se va a producir algo similar en el año 1998, la suficiente capacidad técnica de dirección de proyectos para que en el año 2000 puedan realizarse obras por valor de 40.000 mi-

llones de pesetas? Eso sin que el Gobierno de Canarias ponga un duro, simplemente con lo que se van ahorrando en la ejecución de los presupuestos previos. ¿Hay capacidad técnica para eso? ¿Va a haber empresas con suficiente garantía para poder realizar esas obras?

Señor Abril Martorell, espero que ahora haga la comparecencia que hace quince meses le pedimos. Que ahora, cuando por fin hable, explique cómo está el convenio de carreteras, cuál es su nivel de ejecución y cuáles son las perspectivas de futuro.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Tiene la palabra, por Coalición Canaria, el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: La verdad es que acudí a esta comparecencia con el ánimo de escuchar al secretario de Estado cuáles eran las últimas novedades con respecto al convenio de carreteras con Canarias. A mí me hubiera gustado conocer algún detalle más, pero lo resumía claramente con dos frases: que es un convenio de actualización del que se firmó en 1994, pasando de 85.000 millones de pesetas a 202.000 millones de pesetas, y que la voluntad del Gobierno al que representa es cumplir fielmente lo que está firmado. Yo con eso me daba por satisfecho. Si acaso, me interesaba alguna información complementaria y tenía la intención de pedírsela al secretario de Estado. Pero, no sé si con tristeza o con sorpresa, he escuchado atentamente la intervención del diputado canario don Antonio Martínón, en la que ha dicho cosas tan espectaculares que yo creo que merece la pena entrar en detalle en el análisis del convenio de carreteras, sobre todo porque a mí, fuera de mi tierra, no me gusta contrastar, además con un representante también de mi tierra, actitudes descalificadoras contra el Gobierno de todos, contra el Gobierno de todos los canarios, incluso el Gobierno de don Antonio Martínón. Y, cuando a dos mil kilómetros de distancia se tienen esas actitudes, me parece que hay que entrar en detalle para analizar el convenio de carreteras, el convenio que estaba firmado y las actitudes de uno y otro Gobierno —y ahora sí voy a entrar yo, porque me parece importante— del Gobierno del Partido Socialista en su día y del Gobierno del Partido Popular, con Canarias.

No podemos dejar pasar por alto que esto son noticias de prensa, que esto es una operación de maquillaje, que esto es una campaña publicitaria, que no tiene ningún tipo de interés el hecho de que haya una suma de esfuerzos solidarios entre ambas administraciones —el Gobierno de Canarias y el Gobierno central— para propiciar el adelanto de las inversiones en Canarias. Yo creo que son cosas tan importantes que merece la pena que las clarifiquemos.

Vamos a ver. En el año 1985, gobernando el Partido Socialista en Madrid y en Canarias, se produce la transferencia de las competencias a Canarias, y se produce esa transferencia de competencias sin una sola peseta, una transferencia donde no hay ni un solo recurso de aportación del Estado para atender las carreteras canarias, argumentando una cosa absolutamente kafkiana hoy: pensar que las carreteras de interés general, las que pueden ser financiadas con recursos del Estado, son aquellas que unen a dos o más

comunidades autónomas. O hay un profundo desconocimiento de la realidad de lo que es un territorio insular o había poca voluntad de financiar las carreteras canarias. Yo quiero entender que sí se conocía que un archipiélago es un territorio fragmentado y que no nos podemos conectar con otra comunidad autónoma, pero que dentro de ese archipiélago, en cada una de las islas, sí hay carreteras de interés general, que son aquellas que unen a los núcleos fundamentales de población o aquellas que enlazan sus puertos y aeropuertos. Y éstas son carreteras de interés general.

Fruto de ese magnífico ejercicio imaginativo de que en Canarias no podía haber carreteras de interés general, estuvimos hasta el año 1994, en que, ya con la participación de Coalición Canaria, que es una fuerza política en Canarias, gobernando el PSOE en Madrid, pero gracias a la presión que ejerció en aquel momento Coalición Canaria, se firma un convenio de carreteras para Canarias de 85.000 millones de pesetas, a desarrollar en diez años. De ese convenio, donde el Estado pone en marcha las primeras obras, el concurso de proyecto y obras, con tres obras, como son la de Guía-Galdar, o la primera fase de la circunvalación, o Fañabé-Armeñime, las obras no logran ponerse en marcha, no llegan a adjudicarse hasta el año 1996, cuando había asumido la responsabilidad el Gobierno central de adjudicar estas obras mediante el sistema de concurso de proyecto y obra. Las primeras adjudicaciones —repito— se empiezan a realizar en el año 1996. Pero es que además este convenio —y tendremos que analizarlo en la perspectiva de lo que ha ocurrido en el tiempo— había producido en las islas una conflictividad importante. Porque, para analizar estas cosas, que muchas veces, desde el continente, es difícil entenderlas, hay que ponerse en la realidad de un archipiélago: siete islas, dos de las islas similares en el número de población, competitivas entre sí. Y después de nueve años sin invertir en las carreteras canarias, se quieren atender, con un convenio a diez años, con 8.500 millones de pesetas, todas las carreteras de Canarias, todas las prioridades de Canarias. Al no poderlas atender con ese dinero se produce una fuerte conflictividad entre las islas por ver dónde se llevan a cabo primero las carreteras, si son primero las carreteras de Gran Canaria o las carreteras de Tenerife —la conflictividad entre las islas menores siempre es inferior—, fundamentalmente entre las dos islas mayores. Porque se carecía de una verdadera planificación para ir atendiendo prioritariamente las necesidades de todas y cada una de las islas.

Fruto del acuerdo de apoyo institucional o de estabilidad del Gobierno, que se firma a raíz de las últimas elecciones generales, de Coalición Canaria con el Partido Popular, se actualiza el convenio de carreteras para Canarias, para el que yo no tengo otro calificativo que utilizar, sino que es un convenio histórico, un convenio histórico para Canarias, desde todos los puntos de vista, desde todas las perspectivas, que es trascendental para resolver el problema que, desde el punto de vista de las comunicaciones terrestres, tienen todas y cada una de las islas y que va a garantizar su futuro desarrollo social y económico. Porque yo diría que ninguna de las bases de ese convenio tiene aspectos negativos, pero desde luego no oí ninguna aporta-

ción positiva a ese convenio en la intervención de don Antonio Martín.

Y lo primero de todo, que es importantísimo, que es trascendental, que es histórico, que se diferencia de lo anterior, es que se incluyen los 43 proyectos declarados de interés general en Canarias, es decir, todas las carreteras declaradas de interés general en Canarias se incluyen en ese convenio. Además, se prevé una inversión, para poder atender esos 43 proyectos, de las cantidades precisas, de las que son necesarias, de la evaluación. Todos sabemos lo que sucede con una carretera, las previsiones iniciales y lo que sucede posteriormente, cuando se tiene el proyecto, y después del proyecto cuando se inician las obras y empieza a producirse el desfase. Pero, de la evaluación que se hace de esos 43 proyectos de interés general, hay una evaluación primera de 202.000 millones de pesetas, y la voluntad del Gobierno central es plasmar esa cantidad. En el convenio anterior no se atendían las expropiaciones, que corrían a cuenta del Gobierno de Canarias. Y en este caso y en este convenio corren a cuenta del Gobierno central, al margen de los 202.000 millones de pesetas. Y hay otro aspecto interesantísimo, que tampoco le ha servido para argumentar los desfases a los que hacía referencia antes don Antonio Martín, que no sé si conoce bien el convenio, si lo ha leído detalladamente. Decía que algunas de las obras que se están licitando ya parten con presupuestos distintos, al alza, con respecto a las previsiones iniciales. Pero es que en el convenio dice que las incidencias o los desfases que se produzcan en las obras también los asume el Gobierno central. Como usted ha descalificado tan contundente al Gobierno de Canarias, yo, como canario, no como remilitante de Coalición Canaria, sino como canario, voy a intentar dejar las cosas claras.

En estos momentos, la evaluación de las distintas obras es de 218.000 millones de pesetas, de 202.000 a 218.000 millones de pesetas, y según el convenio las atenderá también, y en la línea de la voluntad expresada por el secretario de Estado, el Gobierno central. Y es que además de ese convenio, que estaba previsto a catorce años, para atender todas esas carreteras, como no se habían atendido con la suficiente diligencia en esos nueve años donde hay inversiones en Canarias, se buscó una fórmula imaginativa, una fórmula donde se realza la cooperación entre las dos administraciones, entre la Administración autonómica y la Administración central, una suma de esfuerzos para decir: No podemos esperar catorce años para atender estas carreteras de interés general en Canarias; tenemos que hacerlo en un tiempo más corto. ¿Cuál es el tiempo menor posible, desde el punto de vista técnico, exclusivamente desde el punto de vista técnico, para atender esos 43 proyectos? Siete años son los que los técnicos han previsto para poder desarrollar ese convenio de carreteras en Canarias. Y para esos siete años, como las cantidades que aporta el Gobierno central son constantes durante catorce años, si se quieren adelantar, había que hacer una prefinanciación. Y ahí es donde colabora, donde contribuye a este convenio el Gobierno de Canarias, garantizando la prefinanciación de esas obras para que los canarios de todas las islas no esperen catorce años a tener esas infraes-

estructuras, que son básicas, sino que se puedan tener todas en siete años.

Y en el anexo a ese convenio, y es un tema importantísimo que nos debe servir, se dice que la prioridad de las obras es indicativa, que la prioridad de cada una de las obras la va a ir realizando una comisión mixta que existe entre el Gobierno central y el Gobierno de Canarias. Y esa prioridad se va marcando así. Porque todos sabemos lo que es la construcción de una gran infraestructura, que significa tener el proyecto, tener la disponibilidad de los terrenos, tener los estudios de impacto ambiental. Es una comisión que, en función de que se vayan actualizando o que estén en condiciones desde el punto de vista administrativo los proyectos, va acompasado con esa situación administrativa, adjudicando las obras.

Además, hay otro asunto que es muy importante resaltar. Que no se trata sólo de hacer infraestructuras y de hacerlas rápido. No se trata de hacer carreteras y hacerlas todas en el año 1997 o en el año 1998. Hemos frenado el inicio de alguna carretera, claro que lo hemos hecho. Porque estamos hablando de un territorio frágil, de un territorio limitado, donde la implantación de cualquier infraestructura importante puede significar un daño irreversible para el medio ambiente. Y en estos momentos, ligado con el PDI central, con el PDI que se aprobó en el Parlamento del Estado, se ha aprobado, en Canarias, está en marcha un plan director de infraestructuras también, donde lo fundamental es cómo se hacen las obras. Y algunos de los proyectos los hemos frenado, claro que sí, para que se acomoden a las directrices del PDI, en el sentido del respeto al medio ambiente. Preferimos perder un año en una carretera que estamos lamentando toda la vida.

Otro tema importantísimo, que también es bueno resaltar, para que quede claro y no se preste a confusión y para que se vea que esto no es una política de bombo y platillo, es que las cantidades, de las previstas, que no se gasten un año se incorporan al ejercicio siguiente. Es decir, que no se corre ningún riesgo —dese cuenta de todas las previsiones que están incluidas en ese convenio; parece imposible, pero todo eso lo dice el convenio—; las cantidades no gastadas un año se incorporan al siguiente.

Desde todos los puntos de vista, el convenio de carreteras en estos momentos firmado por el Gobierno central con el Gobierno de Canarias es un convenio histórico y adecuado a las necesidades que tenían las islas. Y yo entiendo que, desde el punto de vista político, lo fácil es descalificar actuaciones de este tipo, porque duele mucho que después de estar catorce años en el Gobierno no se hayan afrontado realidades como ésta, que en estos momentos se están poniendo en marcha.

La evolución del convenio. Como yo también estoy interesado en que queden claro y precisos los datos de cómo está el convenio, nosotros estamos satisfechos, señor secretario de Estado, de cómo va evolucionando. Es una evolución satisfactoria, acorde con los proyectos que se van teniendo en Canarias y con la superación de algunos problemas que vamos teniendo para adaptar esos proyectos al PDI canario, al Plan director de infraestructura, en el que —repito— lo más importante es cómo implantar esas nue-

vas infraestructuras en un territorio tan frágil como el nuestro.

Hay una cierta preocupación, pero que es superable y que tenemos que explicársela a los ciudadanos, de que el convenio tiene un desarrollo desigual entre las islas. En algunas islas, en función de que se tienen proyectos, va avanzando mucho más rápido que en otras islas; pero nos preocupa menos, porque, dado que hay una planificación y todas las obras están incluidas para que en siete años puedan estar concluidas —si no son siete y se retrasa un año tampoco pasa nada, serán ocho, siete u ocho años—, los ciudadanos ven una planificación, ven reflejada su obra y saben cuándo se va a atender. Por eso, que se adelante más en una isla que en otra no nos debe servir para ponernos a pelear entre las islas, sino para decir que en unas se han superado dificultades de tipo administrativo y en las otras tendremos que hacer el esfuerzo para irlo resolviendo.

Antes hablaba de la actualización del convenio por 218.000 millones de pesetas, y también estoy interesado en que se sepa que en estos momentos las obras que están en marcha o en licitación alcanzan un volumen de 92.000 millones de pesetas. Y si es necesario, en una posterior intervención, en aras de la claridad y de la transparencia, ya que esto no es ninguna operación de maquillaje, como se ha dicho, una por una desgranaré los 92.000 millones de pesetas con cargo a esos 218.000 que en estos momentos están o en marcha o en licitación con arreglo a ese convenio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Tiene la palabra el señor Jiménez, por el Grupo Popular.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Gracias al secretario de Estado por su comparecencia, por lo que supone y espero supondrá la clarificación de este tema ante la Cámara y ante la sociedad. Es innegable que la existencia o no de infraestructuras causa una expectación en la sociedad y que ésta es muy sensible a la existencia de infraestructuras, prueba de ello es este debate con cierta pasión por la cercanía de los problemas.

Yo quiero añadir algún hito en la historia de la justicia en las infraestructuras de Canarias. El representante de Coalición Canaria ha citado —creo— el origen, que fueron las transferencias de 1985. Todos debemos reconocer que fueron unas transferencias infradotadas y que ahí nació el problema. El siguiente hito es en 1991, cuando se aprueba la Ley de Régimen Económico y Fiscal y se eleva a la categoría de justicia o de norma de ley la obligación por parte del Estado de invertir el 50 por ciento del extinto ITE, un impuesto que no se cobra en Canarias, para complementar las carencias notables de infraestructuras en el archipiélago canario. El siguiente hito es la aprobación en esta Cámara de 56 resoluciones cuando se debatió el Plan Director de Infraestructuras presentado por el anterior Gobierno; y una de ellas era específica del archipiélago canario, en la que se instaba al Gobierno a invertir en él como mínimo la media de infraestructuras en el territorio peninsular. El que en 1991 se elevara a categoría de ley la obligación de invertir en las infraestructuras canarias quiere decir que anteriormente no se estaba haciendo con justicia.

Que la aprobación de la resolución número 52 del Plan Director de Infraestructuras obligara o instara al Gobierno a invertir en el archipiélago canario la media de infraestructuras en el territorio peninsular, quiere decir que con anterioridad no se estaba haciendo. En resumen, la justicia, la acción del Gobierno y del Partido Popular diciendo que es justo invertir en infraestructuras en el archipiélago canario, detecta que antes no se estaba haciendo con justicia. No sirva como crítica, sino para constatar un hecho.

No quiero entrar en el debate de los componentes del convenio, el convenio se firma entre dos, pero la voluntad del Partido Popular, expresada en el programa electoral con el que concurrió a las elecciones, de corregir esas carencias de infraestructuras en el archipiélago canario, se ha puesto de manifiesto con la revalidación o la reformulación del convenio de carreteras firmado en 1997, que tiene algunas novedades importantes y cuya aplicación creo que está dando frutos; novedades como subir el número de actuaciones de 25 a 43; ampliar el ámbito económico; atribuir el coste de las expropiaciones de las infraestructuras al Ministerio de Fomento, por creer —cosa que es real— que el coste de la expropiación es un coste del proyecto de ejecución; novedades como que también correrían a cargo del Ministerio de Fomento las asistencias técnicas para el proyecto, tanto de los estudios informativos como de los proyectos de trazado y de construcción; y novedades como la prefinanciación para intentar acelerarlo en el tiempo y que los ciudadanos puedan circular por el asfalto. Es decir, dejemos de hablar de miles de millones, para tratar de vehículos circulando por unas infraestructuras que no existen.

Yo creo que el Partido Popular ha hecho todo lo que está en su mano para trasladar a los ciudadanos y a la realidad esa justicia que está puesta en una ley, que es reconocida y que la comparte el Gobierno y el Partido Popular; ha hecho todos los esfuerzos posibles. Creo que el convenio que se ha firmado recoge la verdad social o la verdad política y social del archipiélago. En el primer año de funcionamiento del convenio que ahora mismo haya 5 obras en construcción, 4 en licitación y 11 en proyecto de construcción para ser licitadas es un buen síntoma de la bondad del convenio. Y en ese sentido, el Partido Popular se felicita y felicita al Gobierno por advertir esa sensibilidad y cumplir lo que para Canarias es justo y necesario.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Para contestar, tiene la palabra el señor Abril Martorell.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Gracias por todas las intervenciones. Yo creo que los señores Rivero y Jiménez hubiesen podido aclarar además que yo personalmente, como secretario de Estado, dediqué muchas horas a este convenio porque era fundamental. Es decir, que no es una comparecencia sobre algo que yo me he estudiado con los folios, como indicaba antes su compañero de partido, sino que, al igual que lo que antes he expresado de los temas de marina, lo trabajé con mucho gusto personalmente porque era un problema difícil y de

justicia, por utilizar la palabra que ya se ha salido varias veces.

En muy breve tiempo, para no dedicar la atención a lo que no corresponde, yo no he dado a entender nada del Gobierno anterior, no lo he pretendido. A mí me parece que la intervención del señor Rivero ha aclarado una génesis en la que yo, en todas esas horas que he dedicado al asunto, la verdad no tuve ningún interés. Lo que yo tenía delante eran unos problemas objetivos a los que se trataba de dar un cauce por este Gobierno, y todos los responsables afirmaban que había que renovar, actualizar, modificar o alterar sustancialmente el convenio anterior. Yo eso lo vi. Sin embargo, si S. S. me permite expresar una opinión personal, lo que destaca es que Canarias es un territorio particular, es un territorio insular, tiene un déficit de infraestructuras, no estaba atendida. Es de justicia reconocer que probablemente en términos sociales ésa era una necesidad y por consiguiente había que atenderla. Yo creo que ésa es la sustancia del asunto. El que no lo hiciera el Gobierno del PSOE durante no sé cuántos años..., pues no lo sé, yo creo que haría otras cosas, pero realmente ésta no la hizo. Es todo lo que puedo decir, pero no he dedicado ni un segundo a esta cuestión.

Señor Martinón, naturalmente, usted hace muy bien en manifestarse como oposición, pero perdone que le diga algo al respecto, porque este tema lo he tratado yo, como antes he expresado; ha sido un trabajo que he hecho personalmente, junto con muchas personas naturalmente, durante muchas horas, con todo afecto —como se dice en estos casos—, y me parece que usted no está informado. En primer término, el convenio anterior preveía el 50 por cien del ITE. Y efectivamente el 50 por cien del ITE, tal como decía el convenio anterior —no busco la información— señalaba que el ITE en aquella época del año 1994 ascendía a 14.500 millones, cuyo 50 por ciento eran 7.000; entonces, cuando estamos hablando de esto, eran 7.000 largos, no llegaba a 8.000. Si usted, señor Martinón, considera que pasar de 8.000 a 14.500 millones no es añadir nada por parte de un Gobierno, le diría, con toda sinceridad, que me parece que la aritmética hay que repasarla. Este convenio tiene mucha mayor aportación que el que preveía el Gobierno anterior.

En segundo término, ésta es una comunidad periférica que desarrolla unas competencias, y se observaron, tal como se ha señalado, algunos problemas a la hora de hacer los proyectos. Este convenio entraña una mecánica en la cual se puede colaborar desde los servicios del Gobierno central para confeccionar unos proyectos. Probablemente uno de los problemas básicos que pudo tener el convenio anterior en este caso se atacó de un modo mucho más constructivo. Al propio tiempo, teniendo en cuenta las competencias y las realidades sociales, los temas de medio ambiente y de expropiaciones, corren a cargo de la comunidad autónoma, como es lógico y eficaz. Y finalmente, los temas de licitación de las obras, etcétera, están resueltos del mismo modo que en el convenio anterior. De manera que se ha aportado casi el doble de fondos. En segundo término, se ha aportado una mecánica mejorada, si me está siguiendo, señor Martinón.

En tercer término, el convenio anterior yo no he visto que tuviese ninguna fecha; en este convenio sí se ha precisado que sea de siete años. Los siete años, con unas aportaciones que llegan hasta catorce años, han sido objeto de una colaboración muy especial. Nosotros en la parte que corresponde al Gobierno tenemos que efectuar, en virtud de la mecánica acordada, una serie de actuaciones en un tiempo que es la mitad del que dispondríamos, lo cual representa un esfuerzo. El Gobierno canario, que por razones sociales y políticas considera que debe realizarse esto en siete años para tener su equilibrio social y político, naturalmente hace su contribución con esa aportación temporal hasta recuperar el dinero. Por tanto, es fruto de un esfuerzo que se entendió por parte de las fuerzas políticas canarias, incluido naturalmente el Partido Popular, que era grande, necesario e indispensable en términos sociales y políticos. Eso es distinto también, si yo lo he sabido ver. Le ruego que me disculpe si es de otro modo, porque lo he estado repasando aquí.

Yo no he visto que en el apéndice del convenio anterior hubiese ninguna valoración de las obras; sencillamente era una enumeración de obras. En este convenio, con todas las dificultades, se ha hecho una primera valoración de las obras por una doble razón: primero, porque es más serio tener alguna clase de valoración que ninguna; y, segundo, porque si se trata de un equilibrio y una justicia social y política, mal se puede juzgar temas de infraestructura si al menos no existe alguna clase de valoración. Por lo tanto, eso me parece que es una aportación. Todos sabíamos que esa valoración era absolutamente provisional; así lo reconoció el Gobierno de Canarias cuando lo sometió a estudio; así lo reconocieron los propios servicios del Ministerio cuando repasaron esas valoraciones, porque nadie puede tener una idea de la valoración sin un mínimo anteproyecto. Sin embargo, como era un requisito —a mi juicio muy razonable— de tipo político y social, se hizo.

Me preguntaba qué ha sucedido en alguna obra que ha señalado, de la que no he podido tomar nota por la rapidez de la exposición. Que efectivamente, en el desarrollo en paralelo con el PDI canario, se han añadido ciertas exigencias que han alterado drásticamente algunos de los primeros presupuestos, como es natural y no podía por menos de suceder; otra cosa sería estar fuera de la realidad. Este presupuesto, tal como he señalado, tiene un equilibrio en términos políticos y sociales que entrañan un afán de justicia, es decir, que está escrito de tal modo que nadie pueda decir que está primado indebidamente lo que no corresponda. Eso, naturalmente, dice mucho de las fuerzas políticas que lo suscribieron, puesto que es infinitamente más arriesgado que hacer sencillamente una relación sin ningún contenido ni ninguna referencia. Este presupuesto tiene además una característica absolutamente singular en términos de los convenios que suscribe. Como es natural, éste ha sido intervenido por la Intervención General del Estado, y el convenio está aprobado por los máximos responsables del Gobierno de España. La faceta a la que me refiero es que tiene la incorporación al presupuesto de las cantidades no gastadas. Ésta, por cierto, fue la primera reclamación en las conversaciones. En ese convenio a que nos hemos refe-

rido tantas veces había unas cantidades no gastadas procedentes del 50 por ciento del ITE. Eso provocaba un problema presupuestario único. Es decir, yo no conozco ningún otro convenio en el que se aplique esa cuantía y con esa diferencia en el tiempo, como lo ha hecho la Intervención General del Estado, que ya detrae de los presupuestos futuros del Ministerio las cantidades correspondientes, de manera que no se puedan gastar ni aplicar a otro destino que al presupuesto canario. Por tanto, éste es un convenio muy trabajado. Hemos entendido que era un esfuerzo importante al servicio de todos los canarios, no de los que negociaron sino de todos los canarios. Con toda sinceridad, a menos que se me demuestre lo contrario, estamos muy satisfechos.

Ejecución del presupuesto. Si S. S. está dispuesto a tomar nota yo se lo leo. Para el año 1997 se destinó, en el capítulo VI, 9.100 millones, y, en el capítulo VII, 4.400 millones, lo cual dio los 13.500 millones que estaban en el presupuesto. Gastos efectuados. Le leo la aplicación de gastos reales. Con cargo al capítulo VI, en la circunvalación de Las Palmas (Plaza de América-Nueva Paterna-Tamaraceite), 2.763 millones; en la variante Guía-Gáldar-Agaete, 1.507 millones; en asistencias técnicas, la circunvalación de Las Palmas (Nueva Paterna-Pico Viento-San Cristóbal), 178 millones, asistencias técnicas para proyectos, se entiende; y en Pico Viento-Jinámar-Acceso a Pedro Hidalgo, 148 millones. Total capítulo VI: 4.607 millones de pesetas. Capítulo VII: transferencia para financiar las actuaciones del túnel de la Potabilizadora, 1.100 millones; del túnel de la Laja, 2.500 millones; de Padre Anchieta a Guamasa, 800 millones. Total capítulo VII, 4.400 millones. Capítulo VI más capítulo VII, 9.007 millones. La diferencia entre 9.007 millones y 13.500 se incorpora al capítulo VI de 1998, y esa diferencia es de 4.492 millones, que se han incorporado al presupuesto de 1998.

Y luego tengo dos o tres páginas que explican las obras de 1998. Pero, si quiere S. S., se las leo. Para 1998 están previstos los 14.500 millones, exactamente 14.492, más 4.500 millones de pesetas de expropiaciones. En total son 18.992, que corresponderían a los 14.500 millones del convenio más esta incorporación que acabo de leer, que era de cuatro mil y pico millones, 4.492 millones. La suma de esas dos partidas, 14.492 y 4.500 totaliza 18.992, que se van a repartir en el año 1998 entre 4.500 de expropiaciones que, tal como ha señalado el diputado Rivero, siguen otro estilo distinto al anterior, y 14.492 en obra real, que ocupa dos páginas de este documento.

Señora presidenta, con esto doy por terminada mi intervención.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Los grupos políticos tienen ahora un turno de intervención, que ruego que sea conciso. Por el Grupo Socialista, el señor Martín.

El señor **MARTINÓN CEJAS**: Señora presidenta, tengo la sensación de estar asistiendo a un acto parlamentario lleno de perversiones esenciales; es decir, da la impresión de que es el portavoz de Coalición Canaria en esta

Comisión el que ha comparecido para explicar la situación del convenio y que ha recibido ayuda política por parte del secretario de Estado y por el portavoz del Partido Popular. Y claro, el que usted me pida ahora... Ha habido hasta ahora una actitud de la presidenta muy comprensiva para los distintos portavoces, pero yo también le ruego que, aunque seamos del mismo grupo parlamentario, tenga una actitud, no digo tan comprensiva, pero al menos algo de la que ha mostrado con los demás también la tenga conmigo. Se han dicho muchas cosas, muchas de las cuales son ciertas y razonables, y en otras se ha intentado, por parte —insisto— de Coalición Canaria, no ya tener un diálogo con el compareciente, sino fundamentalmente referirse a lo que yo he dicho.

El señor Abril Martorell y también el primer compareciente, el señor Paulino Rivero, han hecho ciertas manifestaciones a las que quiero referirme. Uno ha dicho: es que el anterior convenio sólo eran 85.000 millones de pesetas, y el otro ha mencionado que no había fecha. Para intentar aclararlo indicaré que el anterior convenio, el firmado por el Partido Socialista, con el Gobierno del Partido Socialista —que no es, por cierto, el Gobierno de Madrid, porque, aunque no me acuerdo ahora muy bien quién estaba en aquel momento en el Gobierno de Madrid, no sé si era el señor Leguina o el señor Ruiz-Gallardón, Madrid es una comunidad autónoma, es una ciudad, en la que tiene su sede el Gobierno de España, pero no es el Gobierno de Madrid; no entiendo esta manía de algunos de hablar del Gobierno de Madrid, además con un tono algo displicente, incluso como si los pobres habitantes de Madrid tuvieran la culpa de estas actitudes ultranacionalistas de algunos, cuando son gente por lo general bastante amable, servicial y además nos acogen a todos los diputados de toda España con mucha simpatía y cariño—; decía, que efectivamente aquel convenio no tenía fecha de caducidad, por lo tanto era abierto, para hacer todas las obras que hicieran falta durante todos los años que quisiéramos. No había valoración de obras; ahora se hace. Y no sé muy bien qué es preferible, si estas valoraciones iniciales de obras, que luego tienen tan poco que ver con la realidad o, por el contrario, un convenio abierto como antes.

Quiero aclarar de entrada que no estoy criticando el nuevo convenio; no lo he criticado. Lo que he criticado es la operación de maquillaje político que se ha pretendido hacer con el nuevo convenio, y por lo tanto lo que tiene de engaño de cara a la población canaria. Eso es lo que he intentado decir. Que se haya fijado un plazo de catorce años para hacer las obras en siete años, yo no lo critico; me puede parecer más o menos disparatado, más o menos absurdo, pero no vale la pena entrar a discutirlo. Si se logra hacer las carreteras en siete años, me parece bien. No me gusta mucho que mi Gobierno, el Gobierno de Canarias, tenga que endeudarse para poder hacerlo y luego deba pagar los intereses, aunque ya sé que es una actitud de coordinación de esfuerzos solidarios —es la expresión que se ha utilizado—; la misma que antes había, esa coordinación de esfuerzos solidarios, en las expropiaciones. Ahora la coordinación de esfuerzos solidarios ha cambiado de escenario. Antes las expropiaciones, los proyectos los hacía el

Gobierno de Canarias; ahora no, ahora la coordinación de esfuerzos solidarios va destinada a pagar los intereses del adelanto de capital que pone el Gobierno de Canarias.

Como se ha hecho una valoración —yo también he hablado de una valoración del anterior convenio— y el primer compareciente, el señor Paulino Rivero, ha insistido en que el desastre de la ejecución del primer convenio era por culpa de lo que él llama el Gobierno de Madrid, me parece que, más que cualquiera de las cosas que yo pueda decir, es mejor recordarle que fue el consejero de Obras Públicas en un período de la anterior legislatura, don Gabino Jiménez, quien reconoció públicamente que el retraso en carreteras era ajeno a la voluntad del Estado; repito, eso lo dijo el consejero de Obras Públicas. Tampoco pretendo yo ahora reprochar aquí, como ha insinuado el primer compareciente, don Paulino Rivero, al Gobierno de Canarias que haya sido poco diligente en la ejecución del anterior convenio de carreteras. Insisto, lo que he intentado es desmontar la operación de maquillaje a la que se ha prestado su Gobierno, señor Abril Martorell, de ocultar esa ineficacia; no la ineficacia en sí, sino la operación de maquillaje para ocultar esa ineficacia.

La comparación entre la justicia del Gobierno del PSOE y del Gobierno del PP con Canarias daría para hablar mucho, especialmente ahora, dos años después de la constitución de este Gobierno, del que no conozco ningún índice de mejora de la situación. Todo lo contrario; nos han llenado de impuestos, el coste de los billetes de avión ha aumentado espectacularmente, etcétera; no veo que sea para sentirse felices. Incluso Coalición Canaria se ha visto obligada a ofrecer su entusiasmo a las políticas más reaccionarias del Partido Popular, su apoyo entusiástico.

Como resumen, esta idea de la maldad del Gobierno socialista y la bondad del Partido Popular se refleja, me parece que con claridad, en el siguiente dato. La licitación oficial de la Administración del Estado en Canarias durante los años 1996 y 1997 es inferior a la licitación oficial en Canarias del año 1995. En el año 1995 el Estado licitó más obras en Canarias, no sólo en carreteras sino en general, que en 1996 y 1997; son datos oficiales. Por lo tanto, toda esta historia de la comparación, sinceramente, no la entiendo; no sé cómo se meten por esa vía, porque de ella ustedes salen muy poco bien parados.

Es verdad que el nuevo convenio incorpora las cantidades no gastadas de un año a otro; me parece que es una fórmula presupuestaria interesante, que tiene utilidad. Que el convenio sea capaz de asumir que las licitaciones sean más elevadas de lo previsto, como ya se ha visto, me parece estupendo; pero entonces las cuentas no salen. He intentado que me explicara, y se lo pregunté varias veces, pero veo que con escasa fortuna —claro, no toma nota de las preguntas, pues es difícil que luego responda—, si ustedes tienen previsto financiarlo durante catorce años, que es la duración del convenio. El coste de las obras está inicialmente calculado con pesetas del año 1996, 1997 como mucho, y sin embargo las pesetas para financiarlas son pesetas corrientes de cada año. Es imposible que las cosas salgan.

El señor Abril Martorell me ha hablado de aritmética, y aunque es verdad que uno, evidentemente, se va olvidando

de las cosas que ha estudiado, hay otras, especialmente la aritmética, por las que uno siente cierta debilidad. Dice el señor Abril Martorell: ustedes invertían el 50 por ciento del ITE, que era siete mil y pico millones de pesetas, y nosotros estamos poniendo 14.500 millones de pesetas. Ustedes ponen 14.500 millones de pesetas, señor Abril Martorell, cada uno de los años, y el ITE va evolucionando. Las previsiones que tiene el propio Ministerio de Hacienda de lo que supone el 50 por ciento del ITE son: en el año 2004 llega a los 14.000 millones de pesetas y en el 2010, el último año de este convenio, llega a casi 20.000 millones de pesetas. Yo le dije ya en mi primera intervención que lo que ustedes han hecho es: en los primeros años ponen más que el ITE, pero en los últimos años ponen menos que el ITE. Han hecho una especie de media pensando: ahora pongo más, porque luego voy a poner menos. Eso es lo que ustedes han hecho; me parece bien, no lo estoy criticando, simplemente lo estoy intentando poner de manifiesto. No es verdad que ustedes pongan ni una peseta más de lo que se ponía con el convenio anterior; eso no es cierto. En cuanto a la aritmética, comprenderá que aquí hay una cuestión de media, de media aritmética por cierto, de una serie de cantidades; no sé si esa media la habrán calculado de forma adecuadamente ponderada con el crecimiento del PIB, con la inflación que se produce; no sé si eso también forma parte de los cálculos que ustedes hayan podido hacer.

La conclusión, señora presidenta, es que el convenio de carreteras en Canarias parece que va caminando. Da la impresión de que el Gobierno de Canarias se lo ha tomado en serio, y por lo tanto el ritmo de ejecución de las obras puede mejorarse. Se manifiesta voluntad política de impulsar efectivamente, como yo creo que es el deseo de todos los canarios, que el convenio de carreteras se cumpla, así como que las carreteras, que ustedes han anunciado que estarán concluidas antes del año 2004, perdón, en el año 2004, van a estar concluidas, eso es lo que nos gustaría a todos. Créame que no tenemos ningún interés en que se retrase ninguna de las obras. Pero las explicaciones del señor Abril Martorell tampoco nos han dado mucha información acerca de cuáles son las previsiones reales sobre la posibilidad de cumplir este convenio, ni posibilidades técnicas, de capacidad técnica para que el convenio pueda cumplirse, ni cómo van a resolver el problema financiero de desajuste entre las licitaciones reales más las modificaciones de los proyectos.

Antes le hice una pregunta sobre un tramo de carretera —si está en su mano el poder informarnos se lo agradeceríamos—, concretamente (se lo leeré ahora con más lentitud) en la isla de Gran Canaria, el que va de Arucas a Pagador, en el norte de la isla, que es —insisto— una obra que fue aprobada por el Gobierno el año pasado, pero que aún no ha sido licitada; y por lo tanto me parece que vendría bien una aclaración de qué pasa con esa obra, quién ha tomado la decisión de paralizarla. Concretamente, el Consejo de Ministros tomó el acuerdo el 10 de octubre y creemos que hasta ahora no está licitada.

De todas formas, agradezco al señor Abril Martorell que me haya escuchado con relativa atención. El diputado

de Coalición Canaria puede animarse, porque después de la intervención de hoy... En Canarias hay una especie de chiste que tiene gracia y fundamento. Si hubiera unas primarias en el Partido Popular y se presentara el señor Mauricio, él las ganaría. Yo creo que ahora, después de la intervención de hoy, no estoy seguro de que eso llegase a ser así; don Paulino Rivero se convertiría en un candidato con más posibilidades que el señor Mauricio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Por coalición Canaria, tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: El señor Martínón ha utilizado para cerrar su intervención el recurso de aquellos que no tienen argumentos para defender lo esencial. Es decir, se ha quedado en la anécdota. Está quedándose en la anécdota desde la primera intervención. En su primera intervención ha hecho alusión a distintos recortes de prensa, había un análisis histórico de lo que han dicho determinadas personas, sabiendo cómo se funciona en política, lo que se dice en prensa y la realidad de las cosas. Pero desde luego no ha contribuido en nada, en lo que yo entiendo que debe de ser una sesión de una Comisión en el Parlamento del Estado, a precisar y a aclarar cosas para los ciudadanos. Todo lo contrario; se ha quedado en la anécdota de lo que dicen los medios de comunicación, pero no ha entrado en el detalle del convenio. Y no quiere entrar en el detalle porque lo que le preocupa —lo ha dicho además reiteradamente, y va a quedar reflejado en el «Diario de Sesiones»— es la operación que él denomina una operación de maquillaje, una operación de marketing, una política de bombo y platillo, lo único que le preocupa es que éste es un convenio tan importante para resolver problemas históricos que tienen planteados las islas que entiende —y permítame que yo crea que mezquinamente— que esto es un tanto político para el Partido Popular y Coalición Canaria. Y no se da cuenta que esto es un tanto político para todos los canarios, para todos los ciudadanos de las islas, que tenían la necesidad de que se atendieran estas infraestructuras. Pero está pensando más en el éxito político que supone afrontar un problema histórico y en su repercusión en Canarias que en hacer una valoración de esta cuestión.

No actúo de portavoz de nadie, actúo para darle claridad y transparencia a la política, que bastante necesitada está. Usted se permite el lujo de descalificar a un Gobierno, al Gobierno de Canarias, que no está presente aquí, porque si tuviera una oportunidad de estar presente seguramente, con más argumentos que yo, le podrían haber rebatido sus acusaciones. Pero como no está, entonces hago de defensor de los intereses de Canarias, de los intereses del Gobierno de Canarias.

Pone en duda en estos momentos ese convenio. Lo que no quiere entender es lo esencial, y no le entra en la cabeza que hayamos incluido en un convenio todas las carreteras declaradas de interés general. Señor Martínón, como soy coportavoz en esta comparecencia, se lo voy a resumir en tres. Es muy sencillo, hemos incluido en un convenio todas las carreteras de interés general, 43; se van a hacer en siete años, que según los informes técnicos es el período mínimo

para afrontar esos 43 proyectos, se van a financiar, en principio, con una aportación del Gobierno central de 202.000 millones de pesetas y el compromiso del mismo Gobierno de aportar las cantidades necesarias a la vista de las incidencias, de los desfases que puedan ir teniendo cada una de las obras; y el Gobierno central va a afrontar además el pago de las expropiaciones necesarias para afrontar la construcción de esas carreteras. Por último, es intención del Gobierno de Canarias y del Gobierno central que las infraestructuras se hagan bien, y así figura en el documento del convenio; no importa tanto cuándo se hagan, un año antes o un año después, sino que se hagan bien, que se hagan integradas en el territorio; y por eso se atienen a lo que dice el Plan director de infraestructuras de Canarias. A mí me gustaría que entrara en el fondo de las cuestiones y no se quedara en las cuestiones meramente anecdóticas; eso es una política de fuegos artificiales, es el recurso que se utiliza — repito— cuando no se tienen argumentos para defender con precisión y con claridad lo que uno intenta defender.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señor Jiménez, por el Grupo Popular.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Voy a apuntar dos ideas finales.

La primera es que desde el Partido Popular entendemos que el convenio ha sido socialmente aceptado. Después de un año, y a la vista de lo que está pasando, el convenio ha sido socialmente aceptado. Prueba de ello es que algunos movimientos ciudadanos, como plataformas reivindicativas, han dejado de existir, lo cual es positivo e indica la sensibilidad del Gobierno hacia los problemas acuciantes de falta de infraestructuras en el archipiélago.

La segunda idea es que a este interviniente le consta la preocupación y la inquietud del portavoz socialista y de su grupo por las carencias de infraestructuras; es obvio que así debería ser. En ese sentido, dado que compartimos el fondo de la cuestión, dado que hacer infraestructuras en Canarias es difícil y que cada administración intenta de alguna forma que se recoja su peculiaridad, desde el Partido Popular le ofrecemos el diálogo, y si no lo demandaba, se lo ofrecemos gratuitamente, para que esas carencias que tiene el archipiélago se solucionen sin quebrantos o sin tensiones, porque es urgente que esas infraestructuras se lleven a cabo. Y acabo diciendo que de esta forma a lo mejor hacemos camino al andar, y nunca mejor dicho aplicado al tema de las carreteras.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Yo tengo que señalar al señor Martínón que, tal como he explicado, le he dedicado muchas horas por obligación; no es un mérito particular, le he dedicado muchas horas. Yo hubiera podido explicar muchas cosas de entrada, pero la verdad es que, como los enunciados son tan parcos, he preferido esperar al segundo turno de intervenciones.

Con todos los respetos, le tengo que decir que ha practicado un juego parlamentario que ha consistido básicamente en hacer una intervención suponiendo que yo había hablado del Gobierno anterior, cosa que no he hecho. Me he limitado a un parrafito muy somero diciendo que había sido un desarrollo poco fecundo. Pero, que yo sepa, no he dicho nada más. Lo cual ha conducido, en otra intervención sucesiva, al representante de Coalición Canaria a entender que de algún modo se había hablado del Gobierno canario, con lo cual a mí me parece que de alguna manera ha desviado lo que era el fondo de la cuestión, cómo iban las infraestructuras, a una especie de examen que yo, por lo menos, no tenía la menor pretensión de hacer.

Al final de su intervención ha dicho que había claramente una voluntad política. Son palabras muy de agradecer, porque después de tanta frase para echar por tierra todo lo realizado ha habido unas frases importantes, positivas.

Yo he tomado nota de dos cosas negativas importantes. Una, que es una operación de maquillaje. No es cierto. Yo he descrito siete u ocho características que diferencian este convenio del anterior, donde claramente se distingue que no hay maquillaje, porque era tan exigido lo que se pedía del Gobierno central en este caso, tan exigido lo que se pedía en términos presupuestarios, que la verdad es que costó mucho, hubo que darle muchas vueltas, hubo que trabajar muy a fondo en los temas de la intervención y en los temas de economía. No es cierto que fuera una operación de maquillaje, en absoluto. En términos políticos se pueden hacer las afirmaciones que cada uno, en virtud de su responsabilidad, considere pertinentes. Pero si se trata de una comparecencia para hablar del fondo de los problemas, yo, que he sido partícipe, le puedo asegurar que no ha sido cierto para nada. Al revés, ha sido un convenio difícil.

Y el otro ataque en profundidad sobre este tema es que dice que las cifras dan 7.000 millones pero acabarán dando 14.000. Yo sobre esto le tengo que decir lo siguiente. Hablando de medias aritméticas, si el último año manifiesta 14.000 y el primero manifiesta 7.000, pues la media dará 10.500. Si empezamos a poner cada uno una hipótesis de crecimiento de la inflación o de crecimiento de unos ingresos, desde el punto de vista de la Intervención y desde el punto de vista de Economía y Hacienda, en tiempos de exigencia de rigor presupuestario por Maastricht, hubiera sido una conversación prácticamente imposible.

De manera que a mí me parece que ni es maquillaje ni nunca se ha pretendido convertir lo que hubiera podido ser un ITE especulativo necesariamente para el futuro en unas cifras de análisis. Por otra parte, tengo que señalar, para ser realista, que cualquier político sabe que lo que importa son siempre los primeros años. Luego la vida, los presupuestos, la inflación, todo evoluciona mucho. Aquí lo importante es que cada año se colocan y se incorporan 14.500 millones. A mí me parece que eso en términos políticos es decisivo. Y eso está escrito, y están escritas las obras, etcétera.

Como yo no tengo las cifras ni usted las ha exhibido, no podemos hablar. Yo no conozco la licitación oficial del Estado en los años 1995, 1996 y 1997. En medio ambiente y

en temas de empleo ha habido también acuerdos muy sustanciosos, lo que sí tengo que decir es que en lo que afecta a infraestructuras Canarias tiene un tratamiento igual de decente, igual de justo que cualquier otra parte de España, no tiene ni menos ni más. Si por coyuntura le ha tocado una licitación inferior, eso yo lo desconozco porque no se han exhibido cifras. Pero no puedo dejar pasar por alto una afirmación, en la medida en que se pueda referir al tema.

En cuanto a Arucas-Pagador, para el año 1998 está previsto licitar la mitad del tramo en Arucas-Guía, de 5.046 millones, autorizado efectivamente en Consejo de Ministros del 10 de octubre de 1997. Se está reconsiderando la licitación por parte de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, según mi infor-

mación, por una posible actualización del proyecto de construcción, lo cual iría en línea con aquella observación que he hecho de que, como en paralelo con la ejecución de este convenio va el Plan de infraestructuras canario, esto está sufriendo alteraciones importantes. Una sana colaboración pide que se atiendan, y cualquier sentido de la realidad también, por supuesto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Finalizado el debate y dando las gracias otra vez al señor secretario de Estado por su comparecencia, finaliza la sesión. Se levanta la sesión.

**Era la una y veinticinco minutos de la tarde.**

---

NOTA.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del martes, 19 de mayo de 1998, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.