



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 541

---

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 52

celebrada el miércoles, 14 de octubre de 1998

---

### ORDEN DEL DÍA:

— Comparecencia de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1999 (número de expediente 121/000141) .....

Página

15656

---

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

**COMPARENCIAS DE AUTORIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1999 (número de expediente 121/000141).**

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (VILALTA GONZÁLEZ), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/000537, 212/001540 y 212/001565), DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001602), DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001646), Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (número de expediente 212/001667).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Comenzamos la sesión de esta Comisión con las comparencias de altos cargos para hablar del Presupuesto del Ministerio de Fomento para 1999.

Está con nosotros don Albert Vilalta, secretario de Estado de Infraestructuras, a quien damos nuevamente la bienvenida en esta Comisión.

Quisiera establecer, como solemos hacer, unas reglas para el funcionamiento de la Comisión, que son las mismas que hemos aplicado otros años y que creo que han dado buen resultado. En cada una de las comparencias intervendrán aquellos grupos que han pedido la misma, de mayor a menor, por un tiempo de unos diez minutos; contestará el compareciente, los grupos que han pedido la comparencia tendrán una réplica de cinco minutos y a continuación, si algún grupo que no ha solicitado dicha comparencia quiere intervenir, lo hará por un tiempo de cinco minutos y replicará el compareciente, terminando así esta parte.

Quiero referirme también al tema de las respuestas escritas. Como ustedes saben, la razón fundamental de estas comparencias de altos cargos es que los grupos puedan tener un perfecto conocimiento de los Presupuestos Generales del Estado del Ministerio correspondiente, para poder realizar las enmiendas que les parezcan oportunas. Es natural y lógico que ciertas preguntas que aquí se formulan no puedan ser perfectamente contestadas por el compareciente porque no tenga los datos para hacerlo. Por ello, se establece la contestación mediante respuesta escrita. Pero para garantizar que esas respuestas escritas se realizan y que consta el interés de los grupos y al mismo tiempo que los comparecientes han captado la pregunta que deben contestar, esta Presidencia esperará hasta mañana, antes de las dos, para que los grupos le presenten aquellas preguntas que crean que no han sido suficientemente respondidas durante el debate o que son necesarias para poder realizar el debate sobre los presupuestos.

Esta Presidencia se compromete —y por tanto lo traslado al secretario de Estado y a los asesores del Ministerio— a que estén en poder de la secretaría de la Comisión las respuestas del Ministerio el lunes día 19 para que al día siguiente, martes, puedan tenerlas los grupos y elaborar sus enmiendas a los presupuestos.

Vamos a comenzar con la comparencia del secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes. El año pasado el secretario de Estado hizo una breve exposición; la Mesa considera que es mejor comenzar con las preguntas, con las peticiones de aclaración de los grupos, y si acaso, si al secretario de Estado le parece oportuno, al hablar de cada tema puede dar una visión global de lo que representa el presupuesto en esa materia.

Los grupos que han pedido la comparencia han sido el Grupo Mixto, BNG, señor Rodríguez; el Grupo Socialista; el Grupo Catalán y el Grupo Federal de Izquierda Unida.

Para formular sus preguntas, tiene la palabra el señor Caldera, portavoz del Grupo Socialista.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Agradezco al señor Vilalta su presencia hoy aquí y le deseo una buena sesión.

Como usted sabe, en el campo de las infraestructuras hay un criterio básico, que supongo que compartirá conmigo, y es la necesidad de una planificación. Yo le pregunto, en nombre de mi grupo parlamentario, cuáles son las grandes líneas, cuáles son los criterios, cuáles son las prioridades que su Gobierno vierte en el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1999 en orden a la necesaria planificación de las grandes infraestructuras, y muy en especial, debido a su carácter inversor, a las infraestructuras de transporte terrestre. A lo largo de estos dos años, señor Vilalta, el Gobierno ha aceptado —y lo ha hecho en sede parlamentaria, por tanto de modo público— que ha utilizado como variable de ajuste del déficit público la inversión, contra la posición de diversos grupos parlamentarios, es decir, que ha habido una caída notabilísima de la inversión pública en los anteriores ejercicios, entre 1997 y 1998, en términos reales nosotros la cuantificamos casi en un 40 por ciento. Le pregunto, ¿es suficiente este presupuesto que ustedes presentan para el año 1999 para recuperar el nivel de inversión pública?

Tercera pregunta. Nos gustaría conocer —si usted puede indicárnoslo— cuál es la ejecución presupuestaria de la sección del Ministerio de Fomento, y muy en especial de su capítulo 6; sé que es imposible al día de hoy, pero al menos a 30 de septiembre. Disponemos de algunos datos de la Intervención General de la Administración del Estado a 31 de agosto, donde vemos con preocupación cómo el capítulo 6 tiene una caída, en el concepto de obligaciones reconocidas del 1,3 por ciento en términos globales, porque no se desagregan los datos en el informe de la Intervención General de la Administración del Estado. Quisiera saber exactamente qué es lo que ocurre con el capítulo 6 de su Ministerio.

Continúo con las propuestas, señor secretario de Estado. El capítulo 6 del Ministerio de Fomento aparentemente crece —y digo aparentemente— en el entorno del 8 por ciento, lo que podría considerarse como un buen incremen-

to desde el punto de vista de la necesidad de aumentar las inversiones públicas. Usted sabe —mañana presentaré por escrito, a través de la Mesa, documentos adicionales— que en este ejercicio hace muy poco tiempo se discutió en esta Cámara un Real Decreto-ley —lamentablemente no tramitado como proyecto de ley—, mediante el cual hay 133.000 millones de pesetas de inversión (nosotros discutimos que 40.000 de esos 133.000 millones sean inversión del capítulo 6, no lo son, son una transferencia financiera, capítulo 7, de la Generalidad de Cataluña) de modificado entre suplementos y concesiones de crédito. Es una cantidad muy elevada. En consecuencia, si comparamos presupuesto inicial del año 1999 y modificado del año 1998, la inversión real el próximo ejercicio va a tener un decremento muy notable, salvo que —y ya lo advertimos que probablemente volvería a ocurrir— el Gobierno tenga que recurrir de nuevo a la tramitación de un Decreto-ley de esta naturaleza. Yo le pregunto si en sus previsiones se calcula que existirá una desviación de tan singular tamaño, tan importante, tan alarmante como la que ha ocurrido en este ejercicio, que los 133.000 millones de pesetas del Decreto-ley convalidado la semana pasada suponen, en algunos programas de gasto del Ministerio de Fomento, hasta un 70 por ciento de incremento. Como esto no va a ocurrir —porque además en la Ley de acompañamiento hay una reserva de un porcentaje del crédito para posibles modificaciones e incidencias contractuales a lo largo de la vida de la adjudicación del contrato—, es obvio que el próximo año vamos a disponer de menos recursos que en el año 1998. Si no es así, explíquenoslo por favor.

En todo caso, le hago un último recordatorio: presupuesto inicial sobre inicial, si nos comparamos con el año 1996, todavía el año 1999 estaremos por debajo del volumen inversor de aquel ejercicio —468.000 millones contra 423.000 millones de pesetas—, y no he descontado el efecto de la inflación. ¿Consideran ustedes que cumplen las recomendaciones del PDI debatido en esta Cámara y asumido unánimemente por todos los grupos parlamentarios en cuanto al volumen de inversión en relación con el crecimiento económico? Se lo facilito más, ¿cumplen siquiera la banda mínima de recomendación que planteaba la Cámara en el año 1995, cuando aprueba el PDI?

En carreteras, señor secretario de Estado, ustedes en el año 1998 han dispuesto de 40.000 millones de pesetas de aportación a promotores de carreteras. Eso es un eufemismo para, tras de él, indicar que de lo que se trata es de subvencionar una parte del coste del llamado Programa de autopistas de peaje, que no vemos por ningún sitio. Su Gobierno —perdónome que lo personalice en usted—, además de establecer unas extraordinarias condiciones para la explotación de las concesiones de autopistas de peaje, da dinero —dicen que es anticipo reintegrable— a los concesionarios de autopistas. Queremos saber qué ha pasado con esos 40.000 millones de pesetas del año 1998, explíquenoslo. Porque en el año 1999 dotan la misma partida con 50.000 millones de pesetas, y si se suman 40.000 millones y 50.000 millones de pesetas, señor Vilalta, llegamos a 90.000 millones de pesetas, y si el Programa de autopistas de peaje, que tan señaladamente fijó aquí, en esta Comisión, el ministro de Fomento, asciende a unos 240.000 ó 250.000 millones de pesetas, resulta que la Administración

del Estado va a subvencionar casi el 40 por ciento de esa cantidad, cosa que me parece realmente inconcebible en términos de utilización de los recursos públicos.

En abril de 1998, el secretario de Estado precedente a usted indicó aquí que, efectivamente, el Programa de autopistas de peaje sería —él lo elevó a esta cantidad— de 300.000 millones de pesetas e indicó una serie de autopistas que se iban a iniciar en ese año 1998. Por no cansar a la Comisión no voy a decir cuáles fueron, pero dio un listado. ¿Se han adjudicado? ¿Cuáles? ¿Qué éxito ha tenido este llamado Programa de autopistas de peaje? ¿Cómo piensan ustedes responder a las muy importantes protestas sociales que se están dando en la opinión pública española acerca de las propuestas de aumento de períodos concesionales para la explotación de las autopistas de peaje? ¿Qué opinión tiene usted —ya se lo dije antes— acerca de las modificaciones legales que se establecieron en la Ley de acompañamiento del año 1997 para los concesionarios de autopistas, incrementando, de una parte, el período máximo de concesión de cincuenta a setenta y cinco años, el objeto social de la concesión? Porque nosotros, después de esta operación, no vemos que con carácter general —hay algún aspecto más singular— se produzca una significativa rebaja de los peajes o un reequilibrio entre los derechos de los usuarios y los derechos de las concesionarias.

¿Qué pasa con el resto de las carreteras? Ya le dije antes a qué criterio responden. ¿Cuánto dinero se invertirá en obra nueva en autovías el año 1999? Esto es muy importante porque en la memoria que acompaña a la sección 14, Ministerio de Fomento, nos encontramos con la increíble circunstancia reflejada por algún medio de comunicación de que Fomento va a iniciar muy pocos kilómetros de autovía en el año 1999 y muy pocas obras de conservación y explotación de carreteras, reposición de firmes, por ejemplo. No nos lo explicamos. Si como se dice hay un incremento tan importante de los recursos, ¿cómo es posible que las nuevas inversiones o las nuevas obras a acometer decaigan de forma muy importante con respecto a ejercicios anteriores? Porque, tal y como dice su memoria, sólo se iniciarán 200 kilómetros de nuevas autovías, mientras este año el inicio ha sido el doble exactamente. Me gustaría que usted nos enviara una memoria explicativa, tanto del programa de autovías como del programa de conservación de carreteras, para conocer más a fondo —porque la que acompaña a los presupuestos es muy insuficiente— cuáles son las obras a acometer.

Por último, le formulo una pregunta: ¿cómo valora el método alemán, señor secretario de Estado? Porque ustedes lo abandonan. El método alemán desaparece el año que viene. La Ley de Presupuestos Generales del Estado dice que no se autorizará ningún nuevo contrato de abono total de precio durante el ejercicio de 1999. ¿Por qué? Yo sé la respuesta, pero me gustaría que usted lo dijera; luego discutiremos en la réplica si concordamos o no en la misma.

En cuanto al ferrocarril, y acabo, señor presidente, nosotros, como usted bien sabe, tenemos la sospecha, bastante fundada, de que su Gobierno ha sustituido el básico instrumento de planificación que debaten las Cámaras, que es el PDI, o los planes sectoriales o los programas que lo desarrollan, prometiendo en una y otra ocasión que van a ser remitidos esos programas para su debate y nunca lle-

gan. Creemos que han sido sustituidos por una decisión de carácter puramente político que se establece en una famosa acta que el Gobierno dice no ha existido —el ministro de Fomento—, donde, en reunión en sede del Partido Popular se deciden cuáles son las inversiones en los próximos años. Pues bien, dice el ministro en esa acta que no hay dinero, y no vamos a tener dinero en los próximos tres años. Desde luego, la materialización de ese compromiso es evidente en los presupuestos de este ejercicio, aun cuando en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias se da también un aparente incremento de las inversiones reales de 36.000 a 48.000 millones de pesetas, pero esto, como ahora veremos, no responde —se da un incremento teórico del 29 por ciento— a nueva inversión.

¿Qué piensa usted del contrato-programa? ¿Se va a negociar? Como usted sabe, acaba en el ejercicio de 1998 el contrato-programa de Renfe, y a nosotros nos gustaría saber si ustedes tienen voluntad de firmar un nuevo contrato-programa y conocer sus líneas de actuación. Me gustaría también saber qué piensa del Decreto de acceso a las infraestructuras ferroviarias. Por cierto, el lunes fue festivo y ni ayer ni hoy he podido consultar el «Boletín Oficial del Estado», sólo tengo la referencia del Consejo de Ministros; no sé si se ha publicado. El sábado, desde luego, no se había publicado aún el Decreto de acceso a las infraestructuras ferroviarias, una semana después de su aprobación por el Consejo de Ministros, o yo no lo tengo. Si tiene la amabilidad de enviárnoslo, le estaría muy agradecido. ¿Se cumple el actual contrato-programa de Renfe? ¿A qué se debe, por tanto, si se cumple, el aumento que se permite en la Ley de Presupuestos del Estado de la capacidad de endeudamiento de Renfe, que sube de 25.000 a 50.000 millones de pesetas? Yo tengo mi opinión, pero quiero que usted me lo explique.

Quiero saber si usted comparte que hay un severo desequilibrio en las inversiones en ferrocarril. Me gustaría saber cuánto va en porcentaje a cada obra de cada 100 pesetas invertidas el próximo ejercicio en ferrocarril, tanto por Renfe como por GIF o directamente por su Ministerio. Se lo simplifico más: ¿cuánto de cada 100 pesetas de inversión en ferrocarril va al AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa y cuánto al resto de la red ferroviaria? Supongo que ustedes habrán hecho los cálculos. Yo he hecho unos cálculos que casi me da pudor decirlos, a lo mejor estoy equivocado. Me gustaría, señor secretario de Estado, por el bien del ferrocarril en España, y por el papel que cumple, estar equivocado en lo que yo he sacado como conclusión de las inversiones en ferrocarril que se hacen el año que viene. Ustedes, de esos 40.000 millones de pesetas, dotan 8.000 millones para estudios y proyectos, con los cuales comprometen inversión futura por poco dinero, señorías, 3-4 billones de pesetas. ¿Usted cree que son formas de presupuestar?

Por otra parte, le pregunto concretamente, porque tengo aquí la declaración del señor Zaplana: ¿van a empezar las obras del AVE Madrid-Valencia el próximo año? Eso dijo el señor Zaplana en el Parlamento valenciano. Se comprometió ante sus parlamentarios a que se iniciaría la obra física del AVE Madrid-Valencia en 1999. Díganos usted si va a ser así, porque si no es así, alguien falta a la verdad. Nos

gustaría que fuera así, pero no lo vemos por ningún lado en los presupuestos del próximo año.

¿Qué pasa con la variante norte? ¿Ha sido encomendada su ejecución al GIF? Vemos el presupuesto de inversiones reales del GIF en el próximo ejercicio, señor Vilalta, y nos llevamos la sorpresa de que sólo hay una dotación, frente a las abundantes promesas realizadas, de 1.500 millones de pesetas. Hay 16.000 millones de gasto en Madrid, y supongo que será —se lo pregunto también— para el trayecto Madrid-Barcelona, tramo Madrid-Guadalajara, si considera usted suficiente que durante el ejercicio 1999 se pueda acometer una parte de esas obras con 1.500 millones de pesetas. ¿Cuándo va a sacar el Ministerio definitivamente el proyecto del túnel, el proyecto de la variante? Porque lleva una y otra vez sucesivos retrasos.

¿Qué piensa usted del presupuesto del GIF? Porque han de saber, y lo digo para los medios de comunicación que nos acompañan, que al GIF se le dota en este ejercicio de 100.000 millones con cargo al capítulo 8, y sin embargo la capacidad de gasto del GIF el próximo año es muy inferior a la capitalización obtenida, de tal suerte que se va a encontrar, señorías, con cerca de 170.000 millones de pesetas invertidos en productos financieros, de los que obtiene una rentabilidad de 3.000 y pico millones de pesetas. Y entretanto, el resto del ferrocarril, el ferrocarril convencional, languidece, muere en muchos de sus trayectos por falta de atenciones y de inversiones públicas. ¿Qué le parece esa operación? ¿Qué finalidad tiene? ¿Se está capitalizando el GIF para atraer inversión privada? Díganoslo; sería una buena fórmula. Díganos qué capital privado está dispuesto a colaborar en el GIF, en la obra del AVE Madrid-Barcelona, qué negociaciones están ustedes desarrollando y en qué condiciones se daría esa aportación de capital privado. Porque si no es así, nos encontramos con un grave desequilibrio, con un ente gestor de infraestructuras al que le sobra el dinero por todas partes y, sin embargo, con una red de ferrocarril convencional en la que, de los 48.000 millones de inversión, 8.000 millones van sólo a estudios y proyectos, el programa de renovación de vías se queda por debajo de los 5.000 millones de pesetas y el programa de supresión de pasos a nivel no llega ni a 3.000 millones de pesetas. Nosotros, señor secretario de Estado, consideramos esas previsiones absolutamente insuficientes.

No sé si me he excedido, señor presidente. Mi compañero, señor Xavier Sabaté, hará dos preguntas, y con ello daríamos por finalizado este turno del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sabaté, haga las preguntas concretas.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Treinta segundos, señor presidente.

Gracias al señor Vilalta por su comparecencia.

Formulo las preguntas a continuación. ¿Considera el señor Vilalta que la partida destinada al aeropuerto de Barcelona, de 7.343 millones, es adecuada para las necesidades de este aeropuerto? Y en este mismo capítulo, después de liberado de usos militares el aeropuerto de Reus, la ínfima cantidad que se le destina nos hace también sospechar

que tampoco se van a destinar los recursos necesarios. Me gustaría que nos diera su opinión al respecto.

Respecto a las partidas de carreteras, ¿considera el señor Vilalta —y él lo conoce muy bien— que van a ser suficientes las partidas destinadas a carreteras para solucionar los puntos negros que hay en Cataluña, en concreto la 340, la 240, Santa Margarita-Monjos, Palafrugell-Girona, etcétera; no me quiero extender.

Finalmente, respecto al AVE, encontramos muy curioso —y perdone el uso de esta expresión— que para las provincias de Lleida y Girona se asignen cantidades casi exactas: 9.452 y 9.542 millones, concretamente, si no me falla la memoria, porque no dispongo ahora de estos datos. ¿Considera que se van a poder invertir estas cantidades sabiendo que no existen todavía proyectos para estas obras?

Para acabar, me gustaría que me dijera qué cantidad había para 1998 y cuál es la concreta para 1999 en el capítulo del AVE, para poder establecer una comparación y ver si algunas cifras que se han dado por parte de representantes del partido del Gobierno son exactas.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo presentará las preguntas concretas por escrito dentro del plazo que se nos ha fijado, por tanto, mi intervención en el día de hoy será un resumen esquemático —y lo remarco porque mi intervención del año pasado fue extensa— en referencia al detalle de todas y cada una de las preguntas.

Entrando ya en la comparecencia, señor presidente, he de manifestar que estoy orgulloso de poder intervenir hoy en esta primera presencia del secretario de Estado señor Vilalta en esta Comisión. Acudió a una sesión de preguntas, pero hoy es su primera intervención en la Comisión abierta. Es un honor para mí, digo, representar a nuestro grupo en esta ocasión, y lo es más a título personal por cuanto soy un ferviente admirador de la trayectoria del señor Vilalta, hijo ilustre de su ciudad, Reus, que por suerte también es la mía. Los niveles demostrados por él en todos los ámbitos son tales que nos llevarán a tener que apretar clavijas para poder seguir sus grados de eficacia en gestión. Todo ello será positivo para todos.

Señor secretario de Estado, nuestro bloque de preguntas, que, como he dicho, daremos en detalle por escrito, se centra en tres partes: ferrocarril, aeropuertos y carreteras. Algunas de las preguntas también las comentaremos en concreto con altos cargos que hoy comparecen. Vayamos a ello.

Ferrocarril. Sobre este apartado tenemos dos preocupaciones distintas, una de ellas es la alta velocidad. Hay planes en los que se indica que en el año 2002 tendremos Madrid-Lleida y en el 2004 Lleida-Barcelona-frontera francesa. ¿Es posible mantener este compromiso? Nos preocupa el detalle y le pedimos que nos dé ahora, si puede, y si no, por escrito, el detalle de los 40.000 millones que el GIF tiene para la zona de Cataluña, desglosado en 14.000 millones para la zona de Barcelona, 7.000 para Girona, 9.000 para Lleida y 9.000 para Tarragona. Este desglose es el que

nos tiene un tanto despistados porque no vemos exactamente dónde van a quedar destinadas estas cantidades.

Sobre el corredor del Mediterráneo quisiéramos saber cuáles son las previsiones relativas a los principales proyectos, que son Tarragona-Hospitalet, Hospitalet-Tarragona, su paso por el polígono industrial de Tarragona y el posible enlace con la alta velocidad en Perafort, y también nos preocupa por dónde puede hacerse la entrada a Barcelona de este corredor.

También en el apartado de ferrocarriles le comento algo que sé que debe estar en los presupuestos de Renfe, pero creo que tengo que hacerle llegar nuestra inquietud sobre dos líneas que nos preocupan mucho. Una de ellas es la Ripoll-Puigcerdá, en la que se hacen pequeños apaños cada año en presupuestos, básicamente de Renfe, y otra que es la Lleida-Manresa. Supongo que en la consignación que para Lleida tiene Renfe debe haber alguna partida para esta línea.

En cuanto a aeropuertos, no hace falta decir que existe preocupación por el aeropuerto del Prat, en el que cada día surgen nuevos problemas. Hoy nos encontramos, en los medios de comunicación, con cuestiones que pueden estar ya fuera de la responsabilidad del Ministerio de Fomento, como es el tema de aduanas, cuyo buen funcionamiento se está bloqueando en este aeropuerto. Voy a resumir en dos las preguntas que tenemos que formularle. ¿Para cuándo el plan director del Prat, que estaba previsto en un principio para julio de 1998? Por tantas vicisitudes ha pasado el aeropuerto del Prat con su tercera pista, que a estas fechas no nos molesta que no se haya cumplido, porque al final se ha llegado a cuestionar la posibilidad de la tercera pista, que presentaba muchos problemas. ¿Cuándo se iniciarían los trabajos de esta tercera pista? Ya preguntaré en detalle al representante de Aena esta tarde en relación con la cantidad que se destina en el presupuesto de 1999, por cuanto parece ser que deberán ser dedicadas las cantidades a las modificaciones que actualmente se están iniciando y se van a iniciar para adecuar el funcionamiento de la actual forma que tiene el aeropuerto. Por tanto, el futuro de la tercera pista no sabemos dónde queda incluido.

No voy a entrar en detalle respecto al aeropuerto de Reus, no sea que nos tachen de tirar demasiado para nuestra casa; de todas maneras, el señor Sabaté, diputado por Tarragona y de Tarragona, ya ha hablado del aeropuerto y eso nos excusa en parte. Simplemente quiero hacerle llegar, de manera que quede reflejado en el «Diario de Sesiones», que este aeropuerto precisa una atención especial por las diversas posibilidades en positivo que puede ofrecer. Le ruego que esté en ello, que ya pediré más detalladamente el desglose del presupuesto en su momento. En relación con las carreteras, nuestras preguntas las podría englobar en distintos ejes, siendo uno de ellos, señor Vilalta, la N-340. En el anexo de inversiones figuran partidas correspondientes a la N-340, la autovía que llaman Hospitalet-Tarragona.

Yo creo que aquí, ya lo he comentado alguna vez, hay una disgresión, porque después, también sale la variante Villaseca 2, que estaría metida dentro de la citada de Hospitalet-Tarragona. Está Tarragona-Altafulla, siendo éste un tema muy grave. Nosotros, en el estudio de los presupuestos veremos si introducimos alguna enmienda para dotar de más cantidad y activar el estudio informativo y la redac-

ción de proyecto para que, dentro del año 1999, esta obra pudiese avanzar. Están las obras variantes de Altafulla-Torredembarra, las cuales están adjudicadas pero prácticamente no empezadas; Santa Margarita-Monjos, obra parada por unas discusiones con la Diputación de Barcelona; está Vallirana, que tiene un estudio informativo hecho, pero con una objeción de Medio Ambiente, dándose aquí la grave situación de que hemos chocado con Medio Ambiente que a veces se está diciendo por estos lares en construcciones de obras importantes. ¿Cuándo puede empezar la obra de Cervelló?

Aquí le he dado prácticamente el detalle de todo lo que es la N-340, nacional sobre la que, después, siguiendo con un paralelismo que tiene con la A-7, podríamos hablar de qué actuaciones de desdoblamiento puede haber en la N-II en las comarcas de Girona. Y estando ya en la N-II y en la A-7, tendríamos que hablar de las calzadas laterales de la A-7 y de los semáforos en toda la zona trasera de Barcelona, o sea, la parte conocida también como la B-30.

Hablando de la N-II, y yendo hacia otra línea, nos preocupan los tres tramos de Cervera-Igualada, de los cuales dos están adjudicados y van a comenzarse a buen ritmo, mientras que el tercero es preocupante, ya que prácticamente está en el alero. Dentro de esta entrada de la N-II a Barcelona, pediremos detalle en nuestras preguntas de la autovía de Valls-Llobregat, que lleva muy buena marcha y que incluso se acabará posiblemente, tal y como se quedó, a finales de 1998, faltando después las calzadas laterales de todo lo que es el tramo del litoral hasta lo que podríamos llamar la pata sur. De este compromiso vamos a pedir alguna información en las preguntas.

Nos quedan algunas obras menores, en el sentido de que no es un gran eje, excepto uno, el pirenaico, la N-260, que tiene una zona, la de Lleida, muy problemática, y hay distintas partidas en los presupuestos. Y después, en la zona de Girona está Castellfollit, obra importante que está en marcha, quedando los flecos hacia la parte de Portbou, Colera y Grifeu, donde hay pocas cantidades en presupuestos porque van dedicadas a estudios informativos y proyectos y a nosotros nos parece que su desarrollo es relativamente lento.

Quisiera terminar hablando de una autovía, la de Montblanc-Tarragona, donde está paralela la N-240, Tarragona-Valls. En las preguntas quisiéramos saber por dónde van a ir los trazos principales, si por dejar la Tarragona-Valls, 240 actual, prácticamente trabajando en ella en modificación o reforzamiento de firmes y dar prioridad a la autovía Montblanc-Tarragona, o si será el otro caso. Yo tengo aquí una referencia de una entrevista que tuvimos con el señor ministro, en la que se nos daba como querida por el Ministerio la nueva autovía por el otro lado del río Francolí, y al cabo de unos días vimos que al menos en «Información Tarragona» salía al revés. Simplemente pediremos que se nos aclare esto.

Si resulta alguna cosa más, en el turno de réplica ya se lo pediría y, si no, en las preguntas por escrito esperamos resolver todos nuestros pequeños problemas en cuanto a su comparecencia de hoy.

El señor **PRESIDENTE:** Quiero insistir a los grupos que, necesariamente, en unos temas como son estos de

infraestructuras por toda la nación, hay detalles de concreción que es imposible que el compareciente pueda contestarlos. Por eso les pido que los recojan en sus peticiones por escrito para que tengan la adecuada respuesta al objeto de poder elaborar las enmiendas al presupuesto.

Por el Grupo Mixto, BNG, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Teniendo en cuenta que estamos ante un nuevo secretario de Estado, me parece que sería por mi parte un error empezar a plantear una serie de cuestiones concretas sin hacerle llegar primero una visión de conjunto de la situación de Galicia en materia de infraestructuras de comunicación.

Voy a empezar por lo que más nos preocupa, que es aquello de lo que incluso estratégicamente estamos más excluidos, y es el problema de la red ferroviaria. No sé si el señor secretario de Estado es consciente de que, con una visión transnacional como la que hoy domina en el terreno de la política, hay un desequilibrio brutal en la manera de tratar el problema de las comunicaciones, en concreto ferroviarias, entre lo que es la parte en este caso noroccidental de la península Ibérica, es decir Galicia en relación con todo el norte de Portugal y Galicia internamente, respecto de lo que es el sur y el levante de la península Ibérica. Pero desde un punto de vista objetivo, desde un punto de vista de los datos, ese tipo de desequilibrio solamente se puede explicar políticamente, porque no es por razones económicas ni demográficas; hay tanto peso demográfico y económico en el eje que va de Ferrol a Porto o a Lisboa como en el eje que va de Barcelona a Valencia. Nosotros estamos muy preocupados, porque resulta que es la única parte del Estado español donde, reuniendo esas características, el Ministerio de Fomento afirma que un país no tiene derecho a tener ferrocarril si al mismo tiempo tiene unos aviones, que, por supuesto, los pusieron porque les dio la gana y conforme a criterios suyos, ellos sabrán el motivo por el que pusieron tres aeropuertos. Desde luego, ese no fue nunca el objetivo prioritario de la sociedad gallega. Y añadir que tenemos unas autovías radiales sin construir, somos los últimos de todo el Estado español, cosa que sería conveniente tener en cuenta en esta época en que se habla de la sagrada unidad de la patria con gran garantía de solidaridad interterritorial. Pues aquí eso parece que no existe.

Pero vayamos a lo concreto, señor secretario de Estado. Debido a la tensión política, a la capacidad reivindicativa interna de la sociedad gallega, parece que el problema del ferrocarril conseguimos sacarlo de una situación de *impasse*. Sin embargo, no sé si usted sabe que es la única parte del territorio del Estado —con un uso por parte de los viajeros, en el terreno de los usuarios normales, no de las mercancías, que tiene en términos relativos más importancia o tanta importancia como la que pueden tener otras zonas de mucha concentración poblacional del Estado español— en la que no tenemos ni electrificación ni doble vía; los trenes, por muy buenos que sean, no pueden correr más de a una velocidad media de 80 kilómetros por hora, y así está todo el eje A Coruña-Vigo, nada menos. Y con 17 trenes en una dirección y 17 en otra, porque no pueden circular más.

Los planes que ustedes nos preparan, después de mucho guerrear, de mucho pedigüeñar y de obligar al Gobierno que tenemos en Galicia a que por lo menos formalmente entregara las cartas reivindicativas, que no de otra forma, representan una inversión que, según nuestro presupuesto supone, en cinco años, en cinco años, repito, en esta situación, 27.000 millones de pesetas. ¿Para qué va a valer esto? Por supuesto ni es de doble vía, ni es electrificación, ni es nada. Es sacar unas curvas, poner unas vallas, hacer milagros y abrir algunas estaciones más para que puedan cruzar los trenes y ver si así llegamos al año 2010.

Aparte de lo deficitario que es esto y que ya ha arrancado, después de mucha presión, por lo menos allí, ¿por qué razón figura como coste total de actuaciones ferroviarias en Galicia de 1998 al 2003 nada menos que 50.000 millones de pesetas, cuando, si se suman las cifras, ni siquiera llegan a 27.000? ¿Por qué razón se hace esto, para seguir en la campaña propagandística, en la campaña de confusión que a nadie engaña? ¿Por qué razón se hace? Segunda cuestión. siendo el territorio del Estado, en relación con la población, con los usuarios —mera economía de mercado— y con las mercancías que tiene esta inversión tan baja, y teniendo en cuenta el punto de partida, que ya saben cuál es, ni electrificación, ni doble vía, ni nada de nada, pero tres millones de usuarios del ferrocarril sólo en la línea que va prácticamente por la costa, ¿cómo es posible que se excluya de cualquier actuación del ente gestor de infraestructuras? ¿Y cómo es posible que Renfe, para mantener en estado lamentable gran parte de las líneas, en concreto algunas llamativamente, como puede ser la de Ferrol-Coruña, tenga para toda Galicia 2.000 millones de pesetas? Y no es una crítica a Renfe, porque posiblemente sea el único de los organismos del Estado que allí está teniendo una cierta sensibilidad, más que nada acuciado por un mercado que ve rentable y justificado. Otra pregunta. ¿Es posible que Renfe pueda hacer inversiones en infraestructuras o legalmente sólo puede actuar en el terreno del mantenimiento y de la conservación? Le pregunto esto en función del futuro programa-marco que se pueda firmar.

Yo quería hacerle llegar estas preocupaciones sobre el ferrocarril, porque usted comprenderá que esto no es de recibo y que el mercado —como ustedes lo llaman— está presionando sobre una compañía como Renfe para que no pueda abandonarlo. Y dentro de esta visión de conjunto, quería preguntarle si ustedes están dispuestos a afirmar taxativamente que las autovías radiales, ésas que dicen que hemos de tener todos los españoles, por ser españoles, se van a acabar en el año 2001, como plantean estos presupuestos. ¡Ya es decir! Porque estas obras de Pedrafita y todo su acceso parece que son los Alpes o el Himalaya, porque continuamente hay dificultades técnicas e hidrográficas para hacer que esto sea la historia inacabable. Yo no sé si Galicia es el territorio de todo el mundo que tiene más dificultades orográficas, porque lo que es de territorialidad exclusiva y general para todos allí va a terminar en el año 2001. ¿Pero va a ser realmente en el año 2001 o habrá aún más pretextos para que tengamos que esperar más tiempo para la finalización de la autovía que ustedes llaman del noroeste?

Y dentro de este terreno, ¿por qué razón no figura partida alguna para la autovía Fene-Neda-Narón? Y no se lo

pregunto por ser de Ferrol, sino porque estarán habituados a escuchar por la radio —si alguna vez lo tienen en cuenta— que uno de los lugares del Estado español donde muchos días del año se hace un cuello de botella brutal es un sitio que se llama Puente deume, ciudad que no tiene ferrocarril. En concreto, Ferrol no tiene ferrocarril e incluso hay la pretensión de dejarlo sin él, siendo una ciudad del Estado, dentro de esa miseria de los 27.000 millones de pesetas; va a tener una autopista de peaje cuando la acaben, cuando llegue allí, que será también en el año 2000. Sin embargo, que la autopista de peaje, pueda llegar hasta la ciudad, que son nueve kilómetros y que acordamos aquí pomposamente hacerla, ahora no aparece presupuestado hasta el 2003, y solamente hay del año pasado 155 millones de pesetas. Ya sé que eso quieren ustedes cargárselo a Autopistas del Atlántico, pero ¿esto va a ser verificable? ¿Existe esa predisposición? ¿Autopistas del Atlántico lo va a hacer práctico? Porque es alarmante que una ciudad condicionada tan gravemente por Defensa y por empresas del Estado esté en esta situación. Y vuelvo a repetir que hay la pretensión de dejarnos también sin el ferrocarril, a pesar de que este Parlamento aprobó que Ferrol estaba dentro del eje atlántico. Son visiones cada vez más disparatadas y me gustaría saber si esto también entra dentro de la cabeza estratégica del Estado español.

Por último —ya no le doy más la lata, lo haremos particularmente a los comparecientes que vengan detrás, representando a los organismos públicos—, todos los puertos gallegos dan superávit, todos tienen ganancia, menos el de Vilagarcía de Arousa, a pesar del trato alucinante que tienen y de que las mercancías de Galicia tienen que ir a Bilbao o Valencia, para después transportarlas a Galicia por carretera y escasamente por ferrocarril. Sin embargo de 68.272 millones de pesetas de inversión en los puertos del Estado, sólo corresponden a todos los puertos gallegos de interés general 4.876 millones de pesetas. ¿Quiere esto decir que los puertos gallegos están perfectamente dotados y están desarrollando ya todas sus potencialidades o simplemente se trata de una política continuista en cuanto a hacerlos esclavos de algún tipo de mercancía exclusiva, como puede ser el carbón y los hidrocarburos, que después se vayan valiendo como puedan, con la propia dinámica de los empresarios internos que presionan para ver si algún día pueden enviar sus mercancías y exportarlas no a través de Valencia sino a través de Vigo, de A Coruña o de Ferrol? Usted debe saber que pasan cantidad de barcos por delante de nuestras costas que, llevando mercancías para esos puertos, van a Bilbao. Muchas veces es un problema digamos macroeconómico y otras es simplemente una falta de promoción real o una falta de medios, como puede ser no contar con capacidad para contenedores, situación en la que se encuentra el puerto de Ferrol, por ejemplo. Me gustaría que, si puede, me explicase un poco esa cifra, teniendo en cuenta que todos son puertos que dan ganancias, repito, menos el de Vilagarcía de Arousa, en los últimos tiempos.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las preguntas planteadas por los grupos, tiene la palabra el señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta Gonzá-

lez): Señor presidente, señores diputados, ante todo quisiera indicar que los presupuestos del Ministerio de Fomento para 1999 son un billón 964.000 millones, en términos consolidados, teniendo en cuenta, por tanto, el Ministerio de Fomento y las entidades de distinta naturaleza jurídica que dependen del mismo. Un billón 100.000 corresponden a inversiones, de las que un 53 por ciento son del Ministerio de Fomento y de ello, el 78 por ciento a la Secretaría de Estado que presido.

Apunto que el 86 por ciento del billón 100.000 de inversión consolidada, 947.000 millones, corresponde a ámbitos en que la Secretaría de Estado tiene competencia directa e indirecta, con un reparto significativo en cuanto al volumen consolidado de la inversión, porque representa 414.000 millones en infraestructuras de carreteras con un incremento, ya se ha dicho, cercano al 8 —un 7,9 por ciento— y con un volumen de inversión, sólo de inversión, en transportes por ferrocarril, teniendo en cuenta todas las partidas correspondientes —Gif, Renfe, Ministerio, Feve—, de 375.000 millones, que representa respecto al año anterior un 35,4 por ciento. Aparte de esto existe un incremento del 20,7 por ciento en las subvenciones y apoyo al transporte marítimo y aéreo. Con ello quiero significar que se trata cada vez más, y especialmente con este incremento en la inversión consolidada en ferrocarriles, de una política equilibrada modal, de un incremento de inversión, de más gestión con menos gasto corriente, mayor rendimiento de recursos, y sensibilidad hacia los desequilibrios que corresponde a este aumento en las subvenciones al transporte en los territorios insulares.

Los programas indican la voluntad de consolidar una red interna de carreteras, que se traduce en programas en vías de alta capacidad, en el establecimiento de autopistas y en la eliminación de travesías urbanas, que deben tender a disminuir las trabas a la circulación por carretera y a aumentar la posibilidad de acceder con menos costes a este mercado europeo que está a 1.000 kilómetros y que a nosotros nos cuesta siempre más que a los restantes países de Europa u otros países periféricos. Y para ello es necesario reforzar la red interna. En los programas que se están estableciendo y en los que se llevan a cabo —porque no hay duda de que este presupuesto es una continuación de la política que se está haciendo—, quisiera señalar la importancia que reviste el ir dotando a España de una red ortogonal, rompiendo cada vez más el esquema radial, lo cual representa un mayor equilibrio interregional y una mejor distribución territorial.

Progresivo establecimiento de autopistas, vías de gran capacidad. De todo el mundo es conocido que una red hidrológica necesita al final unos colectores. Lo mismo pasa con el tráfico viario. Es necesario una red de colectores de gran capacidad, de alta seguridad y con control de excesos, y esto es lo que está llevando a prever la existencia de autopistas en aquellos puntos en que el tráfico lo demanda, siempre en paralelo a vías libres de peaje, para que no se produzca en ningún momento una discriminación.

Contestando a parte de lo que se ha preguntado, es evidente la existencia de dificultades, y no sólo en España, respecto a los déficit presupuestarios. Es necesario promover la reducción de consignaciones presupuestarias con la

creación de nuevas infraestructuras y por ello se ha apostado por un aumento de inversión en términos reales a través de la concesión de autopistas. Por otro lado, los programas en ferrocarriles indican un incremento importante en términos consolidados. Sin duda representan la prioridad para principios del siglo XXI, que está a las puertas, de potenciar el transporte público, por varias razones: para evitar la congestión de los ejes viarios, para evitar el dispendio excesivo de recursos energéticos no renovables y para evitar la contaminación. En este caso el ferrocarril es un transporte esencial para cumplir estos condicionantes que nos demanda el futuro.

No hay duda de que la inversión en el GIF es importante. Con relación a la inversión en la red convencional, creo que no tiene nada que ver, no detrae recursos de la red convencional respecto a presupuestos históricos, y este año incluso, como ha indicado el diputado, ha habido respecto al año anterior un incremento en cuanto a la inversión en la red convencional, teniendo en cuenta que ninguno de los 48.000 millones se dedica al GIF, como sí se había hecho en los años anteriores en los presupuestos de ferrocarriles. Quisiera señalar que la construcción del eje troncal Andalucía —y digo Andalucía y no Sevilla— deberá completarse en el programa europeo hasta Málaga y hasta donde sea necesario para que tengamos un eje troncal norte-sur en España, en ancho internacional, con posibilidad de alta capacidad, de altas prestaciones ferroviarias. Ello conlleva, y estoy seguro de que los diputados están convencidos de ello, un incremento y un mejor servicio, aunque parezca paradójico, de la red convencional. Voy a poner el ejemplo que todos conocemos de Madrid-Huelva, Madrid-Cádiz o Madrid-Málaga. No llega el ancho internacional a estas poblaciones, pero la disminución del tiempo entre Madrid-Sevilla permite que el servicio entre estas poblaciones, que era escaso y problemático para las necesidades de los usuarios, haya mejorado notablemente. Y más tiene que mejorar. Igualmente sucede en el caso de Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Las dos horas de ahorro que se alcanzarán en el Madrid-Zaragoza serán un ahorro para los tráfico normales en la red convencional de alcance de Pamplona, de Logroño y, por qué no, seguramente de Álava. El corredor del Ebro se verá altamente reforzado y el propio corredor mediterráneo de Barcelona-Tarragona. El ahorro de un cuarto de hora o veinte minutos que se puede establecer con la nueva línea repercute positivamente en el tiempo de Barcelona-Valencia, Barcelona-Murcia, etcétera. Esto es así por la afortunada existencia, dentro del infortunio de tener un ancho distinto del de Europa, de una tecnología propia, la tecnología Talgo, que permite que las dos redes no sean dos redes que no se hablen, que estén enfrentadas, sino, al revés, que una potencia a la otra. En este caso, ¿quién potencia a quién? Especialmente potencia a aquella red de mayores prestaciones. Quisiera salir al paso del comentario de que se está invirtiendo en el GIF en detrimento de la red convencional. Yo creo que estamos ante la posibilidad de que, si no se construyera esta línea, deberíamos acabar cerrando la red convencional. ¿Qué sentido tendría seguir teniendo tres horas y media en el Madrid-Zaragoza, cuando por la autopista se tarda menos tiempo? Se puede hacer en una hora.

Respondiendo a algún planteamiento que se ha formulado, tengo que decir que es evidente que el GIF tiene una dotación de capital, que, como en todas las empresas, no tiene por qué corresponder con la inversión. En cambio, es importante, en una empresa como el GIF, que tiene que salir no a la financiación privada en el sentido que pueda entenderse por esta frase, sino a la financiación exterior, de recursos financieros externos, avalados por el canon que tienen que pagar los operadores —el operador es Renfe— por el paso por la nueva línea, que en este caso el socio importante capitalista único del GIF, que es el Estado, aporte confianza a los mercados financieros diciendo: yo pongo capital. Y pone capital, tampoco tanto, porque en la aportación de este año, que ya es suficiente, aporta el 30 por ciento que, según los estudios que se están llevando a cabo y que todavía no han finalizado, podrá venir de financiación exterior avalada por el canon, y el 30 ó 40 por ciento que corresponde a la aportación de fondos de cohesión de los que están comprometidos en este momento casi 180.000 millones. Esperamos que sigan existiendo los fondos de cohesión, porque, desde el punto de vista europeo, en el campo ferroviario es donde más se justifica que sigan existiendo. Por tanto, es una aportación de capital pero que no se corresponde exactamente con la inversión.

También he de señalar que, dentro de las líneas presupuestarias, en este momento débiles porque se está iniciando el proceso de reforzamiento de nuevas líneas, se está en los estudios informativos, en los proyectos, no hay todavía cantidades importantes de recursos para estas inversiones de inicio de reforzamiento de nuevas líneas, como puede ser la del norte-noroeste, es decir, Madrid-Valladolid, que el Consejo de Ministros del mes de septiembre decidió que fuera el GIF quien la llevara a cabo, o el acceso al este, Madrid-Valencia. Por lo que se refiere al acceso norte-noroeste, Guadarrama, para entendernos, en breves días saldrá el concurso para el proyecto de construcción, que, no nos engañemos, tiene dificultades importantes, si tenemos en cuenta que un túnel de 25 ó 30 kilómetros, por razones de seguridad, necesita que sea doble y que tenga unas características específicas. Y este es un proyecto que no se puede improvisar. Está a punto de salir y esperamos que, dentro de los plazos previstos, tres o cuatro años, se pueda tener esta línea que sin duda es esencial, no solamente para Valladolid, sino también para el servicio de toda la cornisa cantábrica y especialmente para Galicia. Empezando las inversiones por donde más tráfico pueda haber es como mejor se puede ir rentabilizando.

Esto no quiere decir que se haya olvidado el ferrocarril en Galicia, porque, como S.S. conoce, existen dos convenios de 30.000 millones cada uno aproximadamente, uno con Fomento y otro con Renfe. De ahí respondo que la política, que no es nueva, que fue adoptada en los años ochenta, de que la inversión fuera efectuada por el Ministerio de Fomento —a lo largo de la historia ha habido senos y nodos de esta política y ésta es la política que se sigue teniendo— no quiere decir que, en casos concretos de un convenio, como en este caso, pueda haber también una participación de Renfe en esta inversión de infraestructura ferroviaria.

Otro de los aspectos que contemplan los programas es el de cercanías. En Madrid hay unas inversiones, y espero

no equivocarme, en el tramo de la C-1 y C-5. También las hay en Barcelona, en el tramo Barcelona-Manresa; no en el Manresa-Lleida, que está en estudio y no será una inversión para el próximo año.

Entrando en los temas concretos que me han preguntado, y me perdonarán S.S. si me dejo alguna cosa, me voy a referir al cumplimiento de la inversión en este momento. Si atendemos a la inversión, sin la incorporación de los créditos extraordinarios, en este momento estaríamos con un contraído, a 5 de octubre de 1998, de 96,8. Si tenemos en cuenta el crédito extraordinario, que ha incrementado en los últimos días el crédito disponible a 394.000 millones, el cumplimiento sería del 66,4. Estas son las cifras que tengo sobre el cumplimiento.

Se ha dicho, y es cierto, que si comparamos el presupuesto de este año con el presupuesto del año pasado, incrementado con los créditos extraordinarios, puede haber una descompensación; pero hay que tener en cuenta que estos créditos extraordinarios provienen de expropiaciones, que, como sabe S.S., son temas complejos, algunos duran varios años, a veces existen recursos jurídicos en tribunales, y se han estado pagando, por lo que se refiere a expropiaciones e incidencias, obras que sobrepasaban el término del año 1998 y también de 1997, ya que son actuaciones de varios años. Sería difícil comparar ambos presupuestos, porque no sería coherente comparar, desde el punto de vista temporal, estos presupuestos adicionados con los extraordinarios.

Ha dicho el señor Caldera que este año hay 40.000 millones para autopistas y el año próximo, 1999, habrá 50.000. En realidad, el programa de autopistas de 1998 todavía no está finalizado. Hay una autopista adjudicada. Es previsible que, dentro de estos itinerarios, las concesiones correspondientes a los tramos Alicante-Cartagena, Santiago-Alto de Santo Domingo, Santiago-Orense y Madrid-Guadalajara puedan ser licitadas dentro de este año. Por tanto, es prematuro saber si los 40.000 millones van a utilizarse o no. Posiblemente los 40.000 millones no se gasten en 1998, posiblemente, pero lo importante es que exista este crédito para poder licitar estas autopistas. Si no existe esta garantía presupuestaria para poder licitar, se quebrarían las expectativas de que hubiera concesionarios que se presentasen al concurso. Tengamos en cuenta esto, con independencia de que, según mis cifras —que no quiere decir que sean correctas—, no son 250.000, sino 26.000 millones. Pero esto no es tan importante, señoría.

¿Cómo valoramos el método alemán? ¿Ya se ha acabado el método alemán? No es así. Se ha dejado en suspenso para 1999. Nada más. El próximo año podrá seguir. ¿Por qué ha quedado en suspenso? El señor Caldera me ha dicho que tenía su idea, pero yo creo que podríamos hablar de la necesidad de enfriar en este aspecto la economía, lo que no quiere decir que, siendo un método que se ha demostrado muy bueno, no se pueda aplicar a partir del año 2000. ¿Por qué no? Simplemente está en suspenso.

¿Existe voluntad de un nuevo contrato-programa? Ese nuevo contrato-programa tiene que tener en cuenta que se va a poner en funcionamiento parcial de Madrid a Zaragoza y Lleida la nueva línea. Hay material móvil, hay unos peajes, es una infraestructura de ancho distinto. Todo esto hay que tenerlo en cuenta en el contrato-programa, pero

existe esa voluntad. Nos gustaría, quizás por primer año, aunque no debe ser el primero, poder firmarlo dentro de este año; no empezar el próximo con el contrato-programa pendiente.

En este momento no sé cómo está el Decreto de inversión en infraestructuras. En la línea de alta velocidad Madrid-Valencia, por la que también ha preguntado, existe un compromiso de las Comunidades Autónomas de Valencia y de Madrid de aportar financiación a esta obra. El Ministerio tenía previsto efectuar en este trazado una línea de velocidad alta —aunque a mí no me gusta este nombre, porque parece que estamos discriminando a los ciudadanos, los que tienen velocidad alta y los que tienen alta velocidad— con prestaciones suficientes para la distancia de que se trata. La aportación de ambas Comunidades permite avanzar hacia una línea de alta velocidad Madrid-Valencia. Las Comunidades ya están elaborando los proyectos y el Ministerio está efectuando los estudios informativos que deberán tramitarse para cumplimentar todos los trámites de medio ambiente, etc. Yo no digo que estas obras se inicien en el mes de enero de 1999, pero la previsión es que se inicien dentro de 1999, más bien en el segundo semestre.

¿Son suficientes los 7.300 millones para el aeropuerto de Barcelona? Para el año próximo creo que sí, porque esperamos, y con esto respondo a otras preguntas, que en un plazo de quince días podamos llevar a la Comisión de Seguimiento del Plan Delta el plan director del aeropuerto, que está prácticamente finalizado. Estamos en un período de coordinación y de consultas con los entes territoriales, especialmente Ayuntamientos y Generalitat. Esperamos que el plan director a primeros del próximo mes pueda enviarse, por un lado, a la tramitación de la modificación del Plan General Metropolitano, que es absolutamente imprescindible, y por otro, a los Ministerios de Defensa, de Medio Ambiente, etc., para cumplir toda la tramitación. Por tanto, 7.300 millones son los necesarios para el acondicionamiento de la zona olímpica, para un aparcamiento que estaba previsto hacer, para una edificación de servicios de AENA, que también estaba previsto hacer, pero no lo será para la construcción de una nueva pista. ¿Cuándo se hará la nueva pista? Mi opinión es que se podrán iniciar las obras de esa tercera pista.

Se ha preguntado si eran suficientes los 9.000 más los 9.000 millones que había para el AVE. Tenga en cuenta que en el año 1999 hay que contar con los proyectos. Una parte de ellos ya existe, los de Barcelona-frontera francesa; la mayor parte habrá que acomodarlos en precios, pero no hay que hacer nuevos proyectos.

Hay también, y es una inversión que hay que hacer el año próximo, una obra en el by-pass de Lleida para que pueda ser posible que los Talgo tengan los puntos de cambio de ancho antes y después de Lleida; también es una inversión a ejecutar en el tramo Lleida-Martorell. Evidentemente, como los proyectos ya estarán hechos, podrán iniciarse incluso parte de las aportaciones. Por tanto, no son baldíos estos 9.000 millones más 9.000 millones de que se ha hablado en las preguntas.

Señor presidente, en el turno de réplica aclararé lo que sea necesario.

El señor **PRESIDENTE**: Como han visto, es más fácil contestar a cuestiones de carácter general que a cuestiones concretas que, insisto, deben ser contestadas por escrito.

Vamos a entrar en el turno de réplica que quiero, como he dicho antes, que sea breve por parte de los grupos y también por parte del señor Vilalta.

El señor Caldera tiene la palabra.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, lo seré.

Agradezco al secretario de Estado el esfuerzo de comprensión que hace. Comprendo que esta sección y su Secretaría de Estado es muy compleja y me siento poco respondido en los planteamientos que he hecho.

El Decreto-ley que se tramitó la semana pasada en esta Cámara, señor Vilalta, es verdad que es por 133.000 millones de pesetas y comprendo que algunos de sus créditos para expropiaciones son absolutamente necesarios. Ya se lo dijimos al Gobierno en los debates presupuestarios de los años 1998 y 1997, pero hizo caso omiso de nuestras advertencias. Pero no son los 133.000 millones para expropiaciones. Hay otros 40.000 millones para incidencias contractuales, obra nueva y otros 40.000 para el pago —se puede decir en estos términos— de las alianzas políticas del Gobierno, porque hay 40.000 millones que no son inversión del capítulo 6, sino transferencias a la Generalitat para unas obras que están finalizadas. Eso supuso un debate muy importante en esta Cámara porque nosotros entendemos que es un mecanismo de financiación autonómico encubierto. Por tanto, no se puede mezclar lo uno con lo otro. Por eso le he preguntado si había previsión el año que viene de volver a desarrollar actuaciones de esta naturaleza, porque sería muy grave. Se podría hacer con cualquier Comunidad Autónoma: se le declara obra de interés general cualquier obra ya realizada y finalizada y por esa vía se rompe el modelo de financiación de las Comunidades Autónomas.

En consecuencia, como espero que no se repita, el próximo año vamos a tener menos dinero en inversiones que este año. Es el argumento que yo quería darle; es decir, decae en términos reales, decrece, hay un decremento para el capítulo 6, inversiones reales.

Segundo tema, el ferrocarril. El presupuesto de inversiones del GIF son 136.000 millones, el de su Secretaría de Estado y Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, 48.000 y las inversiones reales territorializadas de Renfe 68.000, total 252.000 millones. Me dice usted que en ferrocarril se gastan 375.000. Yo estoy hablando de inversiones reales. Pues bien, le voy a dar el dato anterior. Usted dice que hay que capitalizar el GIF, que es muy necesario, pero de esos 252.000 millones, 6 de cada diez pesetas se invierten en una sola línea ferroviaria que es el AVE Madrid-frontera francesa. Yo a eso le llamo desequilibrio, entendiendo, por supuesto, las mejoras que con carácter troncal supone la inversión de la alta velocidad y compartiendo plenamente el criterio de la necesidad de esa infraestructura. ¡Si la declaró prioritaria un Consejo de Ministros socialista en 1988 cómo no la voy a compartir! Lo que discuto, señor secretario de Estado, es el modo en que se distribuyen los recursos y digo que me parece desequilibrado e insuficiente.

Por cierto, ha dicho algo que me parece muy importante. Tomo nota de ello. ¿Ha querido decir que con la aportación de este año ya no habrá más capítulo 8 para el GIF Madrid-Barcelona? ¿Es decir, que la capitalización del Estado se acaba con las aportaciones que se han hecho en este año y que el resto del coste de la obra hasta un billón de pesetas provendrá de recursos externos? Si ha dicho eso tomamos nota porque es una decisión muy importante y un compromiso también muy importante que compartimos. Pero este año el GIF va a tener una inversión sobre el papel prevista de 136.000 millones. Es imposible que se lo gaste, pero vamos a dar por sentado que se lo va a gastar, y le van a sobrar 181.000 millones de pesetas. ¿Por qué entonces hacer la aportación de 100.000 millones este año teniendo un volumen de capitalización tan elevado? Distribuimos esos 100.000 millones, como hará en propuestas de enmiendas el Grupo Parlamentario Socialista, a otros ejes estructurantes, a otras necesidades más perentorias y de ese modo podremos tener, creo yo, unas inversiones más equilibradas.

En cuanto a las autopistas, sé que no se van a gastar los 40.000 millones de aportaciones a infraestructuras de carretera, a promotores de infraestructuras de carretera, porque el año 1997 se gastaron cero pesetas y estaban previstos 40.000 millones y el año 1998 la única disponibilidad que ha utilizado el Gobierno de esta partida es en la única autopista concedida en el ejercicio, Alicante-Cartagena, y le voy a decir cómo lo han hecho. Sobre una licitación de 20.000 millones, el Estado compromete como anticipo reintegrable casi 14.000. Señor secretario de Estado, esto es regalar una infraestructura. Así se obtiene el concurso del capital privado para cualquier iniciativa pero eso no es capital privado. Si se va a hacer una inversión de 20.000 millones y adelanto 14.000, estoy garantizando una inversión con fondos públicos, eso sí, en el momento de la finalización de la obra el concesionario tendrá derecho a percibir el peaje de los usuarios. Eso es lo que no nos gusta, con eso es con lo que nosotros no estamos de acuerdo, con el modelo, porque supone una clara ruptura de la planificación. Se harán adjudicaciones de autopistas de peaje sólo donde conviene a la iniciativa privada, sin criterios homogéneos ni de cohesión ni de equilibrio territorial; es decir, exclusivamente de la rentabilidad del capital privado, sostenido además con importantísimas ayudas de carácter público. Es lo que nosotros no podemos compartir.

Voy a acabar con el tema del ferrocarril considerando el problema de la variante de Guadarrama. Ha dicho usted que dentro de tres o cuatro años podrá estar. Saludamos ese compromiso, estaríamos encantados de que así fuera, pero le digo que en el tramo Segovia-Valladolid o en los tramos Valladolid-Burgos se pueden ir haciendo las actuaciones complementarias necesarias para que una obra de esta naturaleza permita la obtención del máximo beneficio de esa inversión, algo que no se está haciendo en este momento o no lo vemos en los presupuestos del año que viene.

En cuanto al AVE Madrid-Valencia, ¿desmentimos al señor Zaplana o no le desmentimos? Mire usted, contestación a preguntas de diputados socialistas en esta Cámara, recientes, de 22 de junio de 1998: En este momento para la conexión de alta velocidad Madrid-Valencia se está desarrollando el estudio informativo, primer paso, se con-

cluirá en el primer semestre de 1999. A otra pregunta de otro compañero diputado se le explica cuáles son los pasos previos para el inicio de una obra y se dice que el estudio informativo es previo a la evaluación de impacto ambiental, por supuesto a la información pública, y por supuesto al período de alegaciones, después da la evaluación de impacto ambiental; superado este proceso y formulada esa declaración podrá procederse a la aprobación del trazado y la redacción de los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras. Usted y yo sabemos que estos trámites no bajan de dos años. En consecuencia, la obra como tal es imposible que se inicie en el año 1999 ni en el 2000 ni en el 2001; probablemente no se podrá iniciar esta obra hasta el año 2002.

Y acabo —lo lamento, señor presidente, me gustaría intervenir en más extremos— con mi consideración sobre el método alemán. Si es tan bueno ¿por qué se suspende este año? ¿Sabe usted cuánto se ha comprometido por el método alemán este Gobierno? Casi 500.000 millones de pesetas. ¿Recuerda usted lo que dijo el ministro de Fomento a sus compañeros de partido? Que puede ser una catástrofe para el país porque estamos comprometiendo gasto futuro que no sabemos si podremos sostener en los próximos ejercicios. En consecuencia, nosotros les decíamos que era un mal método de planificación y ejecución de la obra pública, y ustedes decían que no, y ahora se comprueba la veracidad del aserto del Grupo Parlamentario Socialista. Usted me dice que probablemente en el año 2000 pueda volver a utilizarse este método. No se podrá volver a utilizar si hay una administración sensata, porque efectivamente hemos comprometido recursos a un coste especialmente financiero muy superior al de otras fórmulas posibles de inversión que podría haber movilizado la Administración del Estado. Por eso le decía que tenía mi idea, que coincide con la del señor Arias-Salgado: el método alemán es una catástrofe para el país.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, intentaré ser breve, pero como ha habido unos comentarios posteriores tengo que entrar en ellos.

El señor secretario de Estado nos ha hablado de la nueva red de autopistas —utilizando palabras textuales— siempre en paralelo a vías libre de peaje. Me parece que ha llegado la hora de que a los que ya tienen las autopistas de antes se les hagan ahora vías libres de peaje. Ha hablado usted de discriminación, que el señor ministro en una interpelación en el Pleno la semana pasada reconoció. Este esquema nos lleva a que tiene que haber la intención de ir a las vías libres de peaje en paralelo en determinadas zonas, como puede ser el corredor mediterráneo de la N-340 o las autopistas A-7, A-2 y A-68 hacia el País Vasco. Se ha dicho que hay que ver de qué modo se distribuyen. En su momento se paró el plan de transporte ferroviario que había en España por un acuerdo del Consejo de Ministros de diciembre de 1989 y en 1992 existía el tren de alta velocidad Madrid-Sevilla. Este tren de alta velocidad Madrid-Sevilla, que fue conveniente en aquellos momentos, paró todo el desarrollo del tren convencional del plan de transporte ferroviario. Después de las prisas de 1990, 1991, 1992, a

los tres años se inauguraba esta línea. En aquellos momentos ya estaban hechos estudios de viabilidad desde Barcelona a la frontera, realizados y dirigidos por quien usted ya sabe, y el ministro de Transportes en aquellos momentos, señor Caballero, decía que aquello podía ser posible y el ancho europeo en España no; aparece en los «Diarios de Sesiones» de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios en aquellos momentos. Me parece que hablar de cómo se distribuyen, señor secretario de Estado, está un poco fuera de lugar, porque hay que distribuir según las necesidades y nosotros creemos que en este momento la línea Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-frontera francesa tiene la máxima prioridad. Prueba de ello es que por el Ministerio se ha reconocido y se sigue lo que en diciembre de 1989 el Gobierno Socialista acordó: que tuviese prioridad. Por tanto, la distribución sigue unas líneas lógicas y le agradeceremos que siga con ellas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, no voy a perder el tiempo. Solamente quiero decir al señor secretario de Estado que es loable que sea tan cuidadoso con las discriminaciones entre los 200 y 300 kilómetros por hora y que no le guste hablar de velocidad alta frente a alta velocidad. Pero para los que estamos en velocidad de marcapaso, es decir, velocidad rutinaria, reducida y rebajada por los sustos que los sucesivos gobiernos españoles nos dan, incluido el actual, espero que ustedes al mismo tiempo no quieran perturbarnos la mente. El corazón ya lo tenemos encogido secularmente, pero les aseguro que con la cabeza no van a poder. Usted me suelta el rollo del convenio con Renfe. A mí lo que me importa son los Presupuestos Generales del Estado y en los presupuestos esto son 27.000 millones de pesetas escasos en cinco años después de mucho batallar. Le aconsejo que mire el uso que se hace. Que nos regalen la oferta envenenada del túnel de Guadarrama, que francamente es un disparate más a añadir a los muchos que hacen los que hablan del equilibrio territorial del Estado, porque estar dispuestos a gastar medio billón de pesetas en un túnel de 30 kilómetros mientras los demás estamos con 48 kilómetros de media y sin trenes y los de la joya de la corona 70 kilómetros por hora y con llenos que superan en términos relativos a los del resto del país, me parece que es acojonante, y se lo digo así, con palabra soez. Le vuelvo a repetir que el corazón ya nos lo tienen encogido, pero no van a conseguirlo con la cabeza.

Solamente le pido un favor, que me imagino que lo podrá hacer. A pesar de que no es el caso peor el del Ministerio de Fomento, les agradecería que en los próximos Presupuestos del Estado las denominaciones de los proyectos viniesen con la toponimia correcta, legal y constitucional.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el representante del Grupo Popular, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: No voy a consumir ni siquiera los cinco minutos. Simplemente quiero dar las gracias, y no sólo de un modo protocolario, al señor secretario de Estado, por lo lúcido y sucinto de sus explicaciones, que

espero que se completen con la contestación escrita a las preguntas, y subrayar alguna felicitación específica. La primera se refiere a que este año no se utilizan los presupuestos de inversiones, los capítulos 6 y 7, como instrumento de ajuste presupuestario, tema al que alguien se ha referido. No es malo destacar y subrayar que esta utilización de los créditos de inversión o de transferencias de capital como método para ajustar la cifra de déficit no es nuevo, que se inició y se usó abundantemente en los años 1993, 1994 y 1995. Asimismo, quiero subrayar que la innecesidad de utilizar los capítulos 6 y 7 para la financiación del déficit es fruto de una política económica que ha permitido reducir la tasa de inflación (una excelente noticia en los medios de comunicación de hoy es la tasa de inflación correspondiente al mes de septiembre), reducir la cifra de déficit y cumplir con todos los parámetros y coordenadas de la convergencia nominal y real con Europa.

También quiero subrayar que con un crecimiento importante de los créditos para inversión, sobre todo en términos de presupuesto consolidado, no se produce un crecimiento correlativo de los gastos corrientes, lo cual avala una mejor gestión del dinero público por parte del presente Ejecutivo y de su Administración. Quiero subrayar también como felicitación el crecimiento de los créditos para inversión en el presupuesto consolidado, que de ninguna manera queda absorbido por el Decreto-ley reciente de los 133.000 millones de pesetas al que se ha hecho referencia, porque si se tiene presente que el total de inversión de los elementos orgánicos del Ministerio de Fomento, es decir, el propio departamento más sus organismos autónomos y las sociedades estatales alcanza una cifra de un billón 103.000 millones de pesetas, con un crecimiento del 12,9, ni siquiera computando los 133.000 millones de pesetas del Decreto-ley, un crecimiento que se ha calificado de aparente en alguna intervención. Y no me resisto a subrayar que de estos 133.000 millones de pesetas del Decreto-ley la partida más importante no es para robustecer o cumplir alianzas políticas, sino —si se me permite la expresión coloquial, señor Caldera— para pagar trampas del pasado —trampas en el mejor sentido de la palabra— que arrancan de la época en que su grupo y su partido estaban en el Gobierno.

Comparto, cómo no, la posición del secretario de Estado en lo que concierne al GIF y de un modo más general la utilización de financiación distinta de la puramente estatal; no financiación extrapresupuestaria, como se la ha calificado en algún momento, sino financiación con otros capítulos del presupuesto. Aquí quiero subrayar, señor presidente, que lo que hay es una discrepancia de modelos. El Grupo Parlamentario Socialista nunca ha sido partidario —a pesar de haber sido el que inició la financiación ajena, en cierto sentido, al presupuesto— y siempre ha sido hostil a la utilización de financiación distinta de los capítulos 6 y 7, con una especie de obsesión por que los créditos de inversión se financien con partida presupuestaria. Esa disparidad de modelo está ahí. Por eso ellos son un partido y nosotros otro; ellos tienen sus ideas y nosotros las nuestras. A este portavoz le complace que se vaya a seguir utilizando en el futuro el modelo alemán cuando convenga; le complace que haya esclarecido que lo que dice la disposición adicional vigésima del articulado de los presupuestos no

sea una cancelación definitiva del llamado coloquialmente modelo alemán, sino una simple suspensión. Hay una disparidad de modelo. Para el Partido Socialista las grandes infraestructuras se deben financiar exclusivamente con impuestos y para nosotros en una financiación mixta: con impuestos y con la aportación de los usuarios. En definitiva, impuestos *versus* financiación mixta: pago por el contribuyente o pago en parte por el usuario.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego al señor Vilalta que conteste con brevedad a lo planteado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Voy a da respuestas casi telegráficas.

Para el año 1999 no es previsible que pueda volver a haber necesidad de créditos extraordinarios. Las retenciones de créditos que se efectúan este año en el presupuesto ya tienen en cuenta estas posibilidades y por parte del Ministerio y de esta Secretaría va a haber un decidido empeño en que no existan incidencias, aunque siempre alguna que es imprevisible.

Respecto al baile de cifras, antes he dicho que en estas inversiones yo no sólo contaba las inversiones sino el mantenimiento, que también es capítulo 6. En el caso de ferrocarriles hay que contar, entre otras cosas, con que hay 96.000 millones de transferencia a Renfe, que en sus números no los contaba, y tener en cuenta a FEVE, porque se trataba de inversiones consolidadas.

Hay que tener en cuenta que los recursos para el GIF provienen de las privatizaciones. El capital público, en el caso de las privatizaciones, se sigue manteniendo con su aplicación al GIF. Ha sido una privatización de empresas públicas que revierte en otra actividad productiva, como es el GIF. Además, y en cierta manera, hay que tenerlo en cuenta, el GIF no sólo permite pagar esta tercera parte de la inversión, el canon, sino que incluso, dependiendo de los años en que se aplica el retorno, tiene un valor actual neto que puede ir en ayuda de la construcción de otras líneas menos rentables. Ese es un concepto importante: una línea con gran capacidad, con gran tráfico, puede ayudar a otras líneas.

Usted me pregunta si ya no hay más capítulo 8. No; no hay más capítulo 8, ésta es la previsión. Evidentemente, contamos con que si hay más fondos de cohesión, esperamos que sí los haya.

No solamente en España, hay otros países como Italia en los que el capital público se alía con el capital privado y existen fórmulas para la construcción de autopistas. En cualquier caso, tengamos en cuenta que no es un regalo el que se hace a las concesionarias de las autopistas. Tengo la idea, y creo que cierta, de que es un anticipo reintegrable y, por tanto, a la concesionaria se cede el interés del capital pero no el capital.

Respecto a Madrid-Valencia, yo le diría que cuando se aceleran los temas y existe interés se pueden llegar a sobrepasar estos cálculos, no diría pesimistas sino realistas que usted ha hecho en cuanto a la inversión, pero le recuerdo que en julio del año pasado el GIF no tenía ni la declaración de impacto ambiental ni los proyectos y, en este momento, la mayor parte están licitados y los otros a punto de licitarse. Por tanto, puede haber solapamientos, puede

haber agilizaciones. Se trata de un problema de gestión y, en este caso, esperemos que no se cumplan esas previsiones reales que usted ha hecho.

Al señor Sedó tengo que decirle que evidentemente es importante hacer las carreteras paralelas. No le diré que ya existen, porque algunas no están en condiciones de llamarse carreteras paralelas. En este sentido, sin duda que la N-II, desde Tordera a Girona, hay que hacerla, y es una de las actuaciones importantes para los próximos años, y que en cuanto a la carretera 340 se está buscando por parte de la Dirección General de Carreteras un recorrido que tenga menor incidencia en relación a la edificación existente, etcétera, para que pueda ser más fácilmente construible, teniendo en cuenta que, además, se ha declarado de urgencia y es una de las prioridades del Ministerio para el próximo año. También quiero informarle de que, respecto a la variante de Cervelló, justamente ayer firmé el que se iniciara la licitación y no porque viniera a esta reunión.

Las autovías gallegas estarán hechas en diciembre de 1998, salvo Piedrafita, y se trabaja para que el resto se termine a finales del año 2000; por tanto, incluso algo antes de lo que usted preveía.

En cuanto al tramo Fene-Neda-Narón, a través de la concesionaria Autopistas del Atlántico y de un convenio, está prácticamente ultimado el acuerdo para llevarlo a cabo. Por otra parte, les informo de que la variante de Vila-seca se licitará en 1999, que la de Grifeu-Colera también se licitará en 1999, igual que la de Tarragona-Valls. El Ministerio está tratando de acelerar estos trámites.

Finalmente, quiero disculparme en nombre del Ministerio porque, señor Rodríguez, sí hay unos fallos de toponimia que, como comprenderá, siento muchísimo que se hayan producido. Espero que no vuelva a suceder. **(El señor Caldera Sánchez-Capitán pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, la intervención del señor Ortiz, por otra parte amable, como es habitual en él, abre debate. Nada menos que ha enjuiciado los diversos modelos acerca de las infraestructuras que tenemos la derecha y la izquierda y, efectivamente, habría mucho que discutir, por lo que le pido solamente medio minuto para contestar a un tema muy concreto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Caldera, reconozco que la intervención del señor Ortiz, al definir él cómo piensa el Grupo Socialista que es su modelo, le da derecho a decir si está o no de acuerdo, pero no para entrar en el resto de los temas. Por tanto, tiene un minuto para definir su modelo, si le parece tiempo suficiente.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: No podré hacerlo, señor presidente.

Con respecto al GIF, lo discutiremos con el presidente del ente gestor, ya que en algunas cosas discrepo, porque la capacidad de gasto demostrada por el ente hasta ahora ha sido muy inferior a su disponibilidad presupuestaria.

Usted ha calificado de realista mi cálculo, creo que lo es. Ojalá consiga gastar el máximo posible sobre las previ-

siones establecidas. Por otro lado, no tenemos ninguna hostilidad ni hacia el GIF ni hacia un determinado modelo de construcción de infraestructuras. Tenemos discrepancias y he de saludar aquí que se establezcan con claridad. El Grupo Parlamentario Socialista cree que la política de infraestructuras tiene que atender a tres criterios esenciales. El primero de ellos, en orden jerárquico, el equilibrio territorial y la mejora de la accesibilidad del territorio, con independencia del resto de elementos que confluyen en ese territorio; el segundo, los aspectos sociales que se derivan de la inversión, especialmente la pública, que es la que ha de garantizarlo; y el tercero, los efectos económicos que de la misma se derivan, mantenimiento de la actividad, retornos posibles de carácter fiscal, etcétera.

De lo dicho por el señor Ortiz me da la impresión de que se invierten los términos y la derecha piensa que el primer elemento de la política de infraestructuras es el mantenimiento de la actividad, con independencia de los criterios sociales y territoriales.

Por último, mi grupo cree (y no es que sea un desiderátum, es la constatación evidente e histórica de un comportamiento durante trece años y medio) que las infraestructuras se financian fundamentalmente vía impuestos. Sí, estamos orgullosos de ello. La aportación privada de capitales en materia de infraestructuras sólo lo es con carácter adicional, coyuntural y aleatorio. Sí. Por tanto, las infraestructuras las tiene que garantizar el Estado y no se deben sufragar vía pago por parte de los usuarios. Hoy ya hemos escuchado aquí —atención, porque es muy interesante— que la derecha piensa lo contrario, que las infraestructuras tienen que financiarse fundamentalmente por parte de los usuarios y no con cargo a impuestos. Es un modelo muy distinto y les emplazo a su profundo debate en el Pleno de la Cámara, que lo haremos.

El señor **PRESIDENTE**: Siguiendo la tendencia del señor Ortiz, también usted dice lo que piensa el Grupo Popular de las infraestructuras, por lo que tengo que darle un minuto al señor Ortiz, al que ruego se limite a contestar si coincide o no con la opinión del señor Caldera, y ya tendremos esta discusión, que considero interesantísima, pero no en un intercambio de alusiones en esta comparecencia.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Creo que las discrepancias son mucho menos grandes, porque el Partido Popular y el grupo parlamentario, a quien represento en este momento, no puede sino compartir las tres finalidades de las infraestructuras: el equilibrio y la cohesión territorial, el servicio al ciudadano, etcétera. Nosotros únicamente añadimos no un cuarto objetivo, sino un matiz que engloba a todos ellos y que es la viabilidad. Con su sistema de financiación exclusivamente a través de impuestos, las infraestructuras son difícilmente viables, y esto lo acreditan legiones de países de Europa. Consiguientemente es la viabilidad, ese método mixto de financiación con impuestos, con instrumentos públicos de financiación y con instrumentos privados, lo que garantiza algo que es muy importante. Si las infraestructuras no son viables, de poco sirve pregonar objetivos y finalidades en el aire, las convertiríamos en entelequias. En todo caso, señor presidente, espero arduamente las enmiendas del señor Caldera para com-

probar la coherencia entre las enmiendas y la filosofía que acaba de mantener. Este año tengo verdadera curiosidad por conocer las enmiendas del PSOE a la sección 17.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vilalta por su presencia.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES (VILLAR URIBARRI), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (número de expediente 212/001688).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con la comparecencia del secretario general de Comunicaciones, don José Manuel Villar Uribarri, a quien damos la bienvenida, que ha sido solicitada por el Grupo Socialista.

Para expresar sus peticiones de información presupuestaria, tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor Villar, le damos la bienvenida a la Comisión.

Le voy a plantear unas preguntas que nos suscita la lectura del presupuesto de su Secretaría General de Comunicaciones. Lo primero que constatamos es una disminución muy importante de su presupuesto, un 28 por ciento, respecto a este ejercicio de 1998. Ha pasado de 46.730 millones a 33.742. Esta reducción es muy aproximada a la que se produce en la subvención para el déficit de explotación de la Entidad Pública Empresarial Correos y Telégrafos, que pasa de 25.548 millones de subvención al déficit de explotación —repito, para la Entidad Pública Empresarial Correos y Telégrafos— a 10.019 millones para el año 1999. La reducción es bastante importante y supone un 60,8 por ciento.

La primera pregunta que se me ocurre, señor Villar, es ¿qué razones ha tenido para disminuir de forma tan importante las transferencias corrientes que hacían frente al déficit de explotación de Correos, qué razones son las que aconsejan hacerlo así? Al mismo tiempo se han incrementado en 2.425 millones las transferencias de capital a Correos y Telégrafos, pues se pasa de 12.000 millones en 1998 a 14.425 millones en 1999. El aumento es importante, un 16,8 por ciento en porcentaje. ¿Qué razones ha habido para dicho incremento?

Respecto al capítulo 2, gastos corrientes, la verdad es que nos sorprende que sea casi una fotocopia del anterior, salvo una partida, que es la de comunicaciones postales, que ha sufrido una disminución importante. Habría que preguntar por qué han disminuido en más de 53 millones los gastos postales en este capítulo 2. ¿Por qué no experimentan variación alguna el resto de los apartados de este capítulo, gastos corrientes en bienes y servicios? Las cantidades son idénticas a las de este año 1998. Es una curiosidad que sea así. ¿Cómo piensan hacer frente a los aumentos normales de los precios de estos bienes y servicios, que sin duda se producirán? ¿Piensan que con este capítulo 2 se puede mantener un nivel adecuado de calidad en la prestación de los servicios de comunicación?

En cuanto al capítulo 4, transferencias corrientes, ¿por qué ha disminuido la cantidad consignada para el abono

de las cuotas al Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones que pasa de 41.618.000 pesetas en 1998 a 31.618.000 pesetas en 1999, es decir, ha bajado exactamente 10 millones de pesetas la aportación? Si voy muy deprisa puedo ir más lento, no se preocupe, para que usted pueda tomar nota.

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Torres.

Como he establecido antes, aunque sé que el señor Torres lo ha oído pero no así el señor Villar, las preguntas que por su concreción o por el motivo que sea no puedan ser contestadas en este momento, pueden presentarlas los grupos a la Mesa de la Comisión antes de mañana al mediodía para que sean contestadas por escrito y puedan presentar las enmiendas correspondientes.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Una vez que compruebe las preguntas que el señor secretario general de Comunicaciones puede contestar en este momento haré llegar a la Mesa por escrito las que nos queden pendientes.

El capítulo 6, inversiones reales, asciende a 4.300 millones de pesetas, sin que exista ninguna variación con respecto a 1998, ya que la cantidad es idéntica. Ante ello, se nos ocurre preguntarle qué se ha hecho con las cantidades consignadas para 1998, es decir, cuál es el nivel de ejecución del presupuesto a esta fecha y qué previsiones de inversión, por lo menos los parámetros más significativos, tienen para las cantidades que se consignan para 1999 que, repito, son idénticas a las de 1998.

Tratándose de un presupuesto que en su conjunto disminuye respecto al de 1998, quería hacerle unas preguntas rápidas. ¿Cómo se va a hacer frente al desarrollo de la Ley General de Telecomunicaciones con este presupuesto? ¿De qué manera se va a acometer el desarrollo reglamentario de todo el proceso de liberalización de las telecomunicaciones? ¿Cuál va a ser la participación de la Secretaría General de Comunicaciones en la puesta en marcha de la Ley del Servicio Postal Universal y de la Liberalización de los Servicios Postales?

Una última pregunta, si me permite, hecha ya en tono más coloquial, menos formalista. ¿El consejero director general de Correos y Telégrafos les ha pedido a ustedes más dinero y ustedes no se lo han querido dar, o simplemente es que creen que es suficiente con la subvención que han previsto para la explotación de Correos, que es poco más de la tercera parte de la de este año 1998?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las preguntas planteadas, tiene la palabra el señor Villar.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Villar Uribarri): Voy a procurar seguir el mismo orden en que han sido formuladas las preguntas. La primera de ellas afecta a la subvención para cubrir el déficit de explotación en Correos, en el capítulo 4. ¿Por qué hay una minoración tan significativa? Esa minoración se produce porque, del resultado de la gestión del ejercicio de Correos y Telégrafos, se arroja un déficit inferior al del ejercicio precedente. Desde luego no es a mí a quien compete la calificación de la gestión, pero lo que sí es cierto es

que de rigor en la realización de esa gestión ha resultado un menor déficit de ejercicio y que por tanto, desde los Presupuestos Generales del Estado y desde la Secretaría General de Comunicaciones del Ministerio de Fomento, tenga que realizarse una subvención cuantitativamente menos importante que la del ejercicio precedente. Es verdad que del contraste de la subvención de explotación y del contraste de la subvención de capital se ve que hay un incremento no muy importante pero sí relevante en la subvención de capital y una minoración muy importante en la subvención de explotación. La subvención de explotación se reduce —y en este sentido estamos en una relación de plena armonía con Correos— porque del resultado de la gestión se ha generado un menor déficit. Al mismo tiempo hay un incremento en la subvención de capital con objeto de acometer nuevas inversiones. Si formula la pregunta por escrito yo se la contestaré encantado, pero básicamente este incremento en la subvención de capital tiene por objeto la inversión en nuevos activos para la prestación del servicio, para mejorar la calidad en la prestación del servicio. La concreción de las inversiones se la puedo dar encantado pero, particularmente, se trata de actualizar las oficinas, de modernizar las oficinas y de poner las oficinas más cerca del usuario, en la medida de lo posible. Creo que con esto contesto a la pregunta en cuanto a subvención de explotación y a subvención de capital.

Respecto del capítulo 2, gastos corrientes, se formula la pregunta de por qué bajan las comunicaciones postales. Este año ha sido un año extraordinario porque por reserva y uso del espectro radioeléctrico, particularmente para el uso por parte de radioaficionados, se cobra tradicionalmente una tasa de devengo quinquenal, y con objeto de tener a los sujetos pasivos informados de esa tasa y de mantener una relación con ellos, que de alguna manera les permita presentar en tiempo su declaración y realizar en tiempo su ingreso, lo que se hizo fue una labor de *mailing*, por llamarlo así, o de información por parte de la Administración; ello generó un mayor gasto y por eso esa partida que ha existido en el ejercicio en que estamos no ha existido ni en el ejercicio anterior ni tampoco se proyecta en el ejercicio próximo, en el ejercicio presupuestario del año 1999. Por ser gráfico en la expresión diré que, por lo general, cuando alguna resolución o algún acto administrativo no hace excesiva gracia a un colectivo, se incorpora la partícula «azo», y esto hace que a esta tasa se le denomine el quinquenazo entre los usuarios de los servicios de telecomunicaciones. Para permitir que quienes están obligados al pago de la tasa cuenten con los elementos necesarios para actuar correctamente se hizo esta labor de *mailing*, que no es necesario proyectar al ejercicio de 1999.

Se ha referido usted a la prestación de servicios de comunicación con estos gastos en el capítulo 2. Realmente, desde el Ministerio de Fomento, se coadyuva para la mejor prestación del servicio de comunicación, pero no se prestan servicios de comunicación. Es decir, los servicios de comunicación se llevan a cabo, por una parte, en el ámbito postal a través de una entidad pública empresarial con personalidad jurídica propia y por tanto no integrada en la estructura pura o en la estructura administrativa estricta del Ministerio de Fomento, y por otra parte los servicios de telefonía, de televisión, los distintos servicios de teleco-

municaciones, se llevan a cabo por distintas entidades públicas o privadas, pero con personalidad jurídica propia.

Lo que sí se hace es una labor regulatoria (eso es lo que se denomina —en un lenguaje a lo mejor no muy afortunado, por defectuosa traducción del inglés— la labor de regulador), que es una labor que no se agota en el puro ámbito normativo, sino que también se extiende al control de la actuación de las entidades, de la labor inspectora, pero en todo caso es una labor distinta de la estricta de prestación del servicio.

En cuanto al capítulo 4 —creo que es dotación del ETSI—, realmente la dotación que se hace por la Administración española a los organismos internacionales de los que España es miembro depende de la relación con ese organismo, es decir, depende de las cantidades que efectivamente se devenguen. No le puedo decir en relación con el ETSI en concreto, pero lo que sí es verdad es que —por decirlo de alguna manera— hay derramas extraordinarias que para el año 1999 no se prevén y, por lo tanto, la dotación presupuestaria para cumplir los compromisos que España tiene con esos organismos internacionales se ha minorado, pero no hay ninguna causa especial. Las cantidades que efectivamente se devengan son fruto de la voluntad de ambas partes, del organismo multinacional y de España, y este año no hay esas derramas extraordinarias. No obstante, si me hace la pregunta por escrito, la Administración se la contestará con mayor lujo de detalles.

En cuanto a las dotaciones del capítulo 6, inversiones, programas para el desarrollo de las telecomunicaciones. Los programas no son distintos de los que han existido para el año 1998, básicamente, los programas que se han venido a denominar Arte y Pista. Probablemente las expresiones no sean muy acertadas —pero esos programas se llaman así *in illo tempore*— porque no son muy gráficas respecto de aquello que se pretende. Lo que se pretende a través del programa Arte es la introducción en el sector empresarial de las nuevas tecnologías de las comunicaciones, fundamentalmente a través de tres subprogramas. En primer lugar, Arte-Pyme, que se dirige básicamente a las pequeñas y medianas empresas, con objeto de dotarlas de las infraestructuras precisas de telecomunicaciones, y que se instrumentaliza a través de entidades corporativas, es decir, las empresas no son directamente las beneficiarias de las subvenciones, sino las entidades asociativas que agrupan a subsectores de este tipo de empresas, principalmente cámaras de comercio y asociaciones de empresarios, con objeto de provocar la modernización de las pequeñas y medianas empresas en orden a dotarse de equipos de telecomunicaciones debidamente actualizados. En segundo lugar, está el subprograma Arte-Administración, que lo que pretende es dotar a las Administraciones Públicas, básicamente a las que cuentan con menos medios, municipales y eventualmente autonómicas, de una subvención para que, en el seno de la Administración, se cuente con los equipos y con las infraestructuras de telecomunicaciones más modernos. Y hay un tercer subprograma, que no existía en este ejercicio 1998 y que sí existe ahora, que está cofinanciado al 50 por ciento por el Fondo Social Europeo, que es el denominado Arte-Formación y lo que pretende es formar profesionales para la prestación de servicios de telecomunicaciones. Profesionales de todo tipo, es decir, no sólo

profesionales del sector de las telecomunicaciones, sino profesionales al servicio de empresas de otros sectores distintos pero especialmente capacitados en el conocimiento de las infraestructuras y de los servicios de telecomunicaciones. Junto al programa Arte existe el programa Pista, que lo que pretende es el desarrollo de la sociedad de la información y crear modelos ejemplares de gestión, es decir, introducir ejemplos de gestión en servicios de telecomunicaciones que puedan redundar en beneficio de distintos sectores económicos. Se mantienen esos programas con esas nomenclaturas y se mantienen también las dotaciones presupuestarias para su cumplimiento. El grado de ejecución ha ido *in crescendo* en el ejercicio 1998 en la medida en que se ha tenido capacidad por parte de la Administración para explicar mejor estos planes del sector. La verdad es que los proyectos que inicialmente se presentaban, a pesar de que las condiciones para gozar de ese tipo de subvenciones eran públicas y conocidas, en muchos casos no cumplían los requisitos, con la desventaja clara de no gozar de las subvenciones que, a su vez, da al Estado español la Unión Europea; era un programa cofinanciado por Feder. Lo que sí se ha querido es concienciar a los sectores de la necesidad de incorporar este tipo de infraestructuras a sus empresas. En el primer trimestre, el programa tuvo un grado de desarrollo pequeño; en el segundo trimestre prácticamente se ha duplicado, y en el tercer trimestre vemos que está ocurriendo lo propio. Porcentualmente, no le puedo dar cifras; pero lo que sí es verdad es que se ha producido una aceleración en el desarrollo de ambos programas. Si quiere cifras, se las daré encantado por escrito.

La última pregunta es: ¿Con estos presupuestos se van a desarrollar las dos Leyes básicas que, con muy buen acierto, se indican en la pregunta? Fruto de la gestión del Ministerio son los proyectos y fruto de la voluntad de las Cámaras son las Leyes, pero las dos Leyes básicas, efectivamente, son la Ley General de Telecomunicaciones y la Ley del Servicio Postal Universal y de Liberización de los Servicios Postales. Básicamente, la Ley General de Telecomunicaciones se ha desarrollado ya, con bastante trabajo y con bastante poco dinero. ¿Por qué con bastante poco dinero? Porque —y esto es de ley reconocerlo— ha sido el trabajo abnegado de los funcionarios de la Administración, del Ministerio de Fomento —y quiero subrayar lo de abnegado—, el que ha dado lugar al desarrollo reglamentario. Ni en la redacción del proyecto de ley ni en la redacción de los seis reglamentos ya aprobados y publicados ha intervenido ningún agente externo, no se ha contratado absolutamente a nadie, en cuanto a la realización normativa y al desarrollo normativo. Realmente, lo que sí nos gustaría es poder incrementar la retribución de los funcionarios porque creo que su trabajo ha sido particularmente serio. Aunque quedan flecos, a través del reglamento de prestación del servicio universal, del reglamento de interconexión y numeración, del reglamento de tasas, del reglamento que regula el registro de autorizaciones y licencias y de los dos reglamentos de autorizaciones generales y de licencias individuales, se ha producido ya el desarrollo normativo básico de la Ley General de Telecomunicaciones; por supuesto, en sintonía clara con la Comisión Europea, porque sino se tiene sintonía clara, siempre hay problemas después. Tenemos en marcha el reglamento de infraestructuras

en el interior de los edificios y uso compartido de infraestructuras. Quedan cosas, pero el desarrollo básico se ha producido ya. Antes del verano se han redactado las dos últimas Órdenes que, a pesar de que son Órdenes ministeriales, formalmente son auténticos reglamentos, prolijos y complejos, de autorizaciones y licencias, y se han aprobado en el mes de septiembre. Es decir, antes de otoño se ha desarrollado básicamente la Ley General de Telecomunicaciones. Y en cuanto afecta a la Ley del Servicio Postal Universal y de Liberalización de los Servicios Postales, los tres primeros textos de desarrollo reglamentario están ya hechos —también por funcionarios de la Administración—, que son el reglamento de autorizaciones y licencias, el que regula el Consejo Asesor Postal y el de Tasas, y el resto del desarrollo reglamentario, es decir, prestación del servicio postal universal, plan de prestación del servicio postal universal, se está haciendo. Lo que ocurre es que aquí necesitamos una coordinación plena entre Correos y la Secretaría. Nosotros tenemos la función regulatoria, pero estamos teniendo ya un flujo de datos permanente entre Correos y nosotros para hacer el texto más acertado. No es un problema de dotación económica —y perdóneme—, sino de dedicación, y yo creo que la dedicación hay que reconocerla a los funcionarios de la Secretaría.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, sólo un minuto para darle las gracias al señor Villar por la información, que me satisface en cuanto a la cantidad. Quiero decir que seguramente no le haré ninguna petición adicional por escrito, sino sólo un pequeño apunte, caso anecdótico, sobre algo que ha dicho.

Éste que le habla es uno de esos que ha pagado el quincenazo para radioaficionados al que usted se refería. Tengo una pequeña emisora de banda ciudadana en el automóvil del que dispongo y he pagado el quincenazo. La verdad es que esperaré al 31 de diciembre a ver si recibo alguna comunicación de ustedes, porque no la he recibido. No tiene mayor importancia, lo digo un poco a efectos de anecdótico. En todo caso, por lo que compruebo, por lo que me ha dicho, dado el desarrollo que usted augura en el año 1998, ya en su mayor parte realizado, según usted, al programa Arte, parece ser que ahí las comunicaciones postales sí van a aumentar considerablemente este año que viene, porque para dar a conocer los programas y que los profesionales de las empresas se puedan acoger a ellos tendrán ustedes que aumentar las comunicaciones postales, y espero que a todas las empresas les llegue y no ocurra como a los del quincenazo.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMUNICACIONES** (Villar Uribarri): Yo lamento su desinformación en cuanto a que no ha recibido por vía postal la comunicación correspondiente. Se ha recibido, lo que es verdad es que se aprecia una mejor actuación por parte de los sujetos pasivos en cuanto al cumplimiento de las formalidades necesarias para el pago de la tasa.

Respecto del Arte, quizá el coste postal que requiera no sean tan grande, porque, habida cuenta que los destinatarios de las subvenciones son entidades corporativas o asociativas, la relación no es con cada empresa, es decir, no se subvenciona a empresas, sino a sectores productivos. Obviamente esos sectores, representados a través de corporaciones o asociaciones, engloban empresas. Lo que ocurre es que el número de asociaciones o corporaciones es mucho menor que el número de empresas. Por tanto, con ese tipo de asociaciones o de corporaciones se mantiene una relación no sólo postal, sino inmediata, de visitas, de explicación, que realmente no origina costes. En cuanto a dotación económica, tenemos una dotación económica muy parca —salvo, por supuesto, todo aquello que requiera el mejor funcionamiento del correo, donde hay partidas presupuestarias importantes—, porque nuestro trabajo básicamente es de gestión y no de inversión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Villar. Le agradecemos su presencia aquí.

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (número de expediente 212/001553).**

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos con nosotros al subsecretario de Fomento, don Víctor Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín, a quien damos una calurosa acogida. Su comparencia ha sido pedida por el Grupo Popular, y para formular las preguntas que considere oportunas tiene la palabra su portavoz, don Luis Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor subsecretario, bienvenido una vez más a esta Comisión.

Sólo dos preguntas, una de carácter general y otra más concreta, referida a política de vivienda. La de carácter general, en alguna medida, ha sido contestada por el señor secretario de Estado, pero de una manera que a mí me ha parecido un tanto sucinta. Por eso se la vuelvo a formular, con el ruego de una mayor amplitud, si lo tiene a bien, y, si no, me remite los datos correspondientes. La pregunta es la siguiente; ¿cuál es el grado de ejecución de los presupuestos del Ministerio de Fomento, fundamentalmente en lo que concierne a los capítulos de inversión, los capítulos 6 y 7, tanto en términos de grado de compromiso presupuestario como de pagos, etcétera, de todo el proceso de los créditos presupuestarios y de la licitación en lo que le concierne? En definitiva hay dos preguntas en una, una se refiere al grado de ejecución presupuestaria y otra más concreta al nivel de licitación de los proyectos correspondientes.

La segunda pregunta tiene que ver con política de vivienda, y tomo como pie para ella un semanario, me parece que es, de mucha difusión en esta Casa, puesto que amablemente se circula por los que llamamos la M-30 y los pasillos de esta Casa, en el que a todo titular se dice: presupuestos de 1999, menos financiación para vivienda. Dice que la cuantía dedicada a vivienda para el próximo ejercicio se ha visto rebajada en un 1,5 por ciento respecto a 1998, y se dan dos cifras: para 1998, 113.740 millones, y

para 1999, 112.056 millones, con lo cual se registra una baja del orden de 1.700 millones de pesetas. La pregunta es muy sencilla, señor subsecretario, se trata de si ratifica o rectifica estas cifras, tanto en términos de presupuesto normal como en términos, sobre todo, de presupuesto consolidado, que es, entiendo, el parámetro que hay que utilizar en estos casos. **(El señor Caldera y Sánchez-Capitán pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Caldera, ¿qué desea?

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Yo, quizá inadvertidamente, no he repasado el orden del día y los grupos que han solicitado las diversas comparecencias, pero me consta que mi grupo había solicitado la del señor subsecretario. Si no ha sido así —seguramente habrá habido algún error técnico—, ruego que se me permita intervenir, de modo brevísimo, porque tenemos algunas dudas, tanto en determinados aspectos del capítulo 2 como en política de vivienda, que nos gustaría que fueran resueltas.

El señor **PRESIDENTE**: Indudablemente la presencia del subsecretario ha sido traición en esta Casa, la ha solicitado siempre el principal partido de la oposición, sea el que fuere. Por tanto, me parece razonable que haya sido pedida y haya sufrido una pérdida. Señor Caldera, por un breve tiempo, tiene la palabra.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Lo haré, señor presidente, porque supongo que se nos va a explicar por parte del señor subsecretario algunas de las preguntas formuladas por el señor Ortiz. Ya aventuro que es difícil que yo coincida en la apreciación que él hace, ya veremos la respuesta que nos da el señor subsecretario. Me reservo para la réplica. Además, señor presidente, sino tiene inconveniente, le rogaría nos permitiera compartir este turno a la señora Narbona y a mí, porque queremos hablar de vivienda. Ella viene de otra Comisión y esta comparecencia estaba señalada para la una.

Yo me referiré al capítulo 2, gastos corrientes. Veo que a lo largo de diversos programas se produce una sospecha identificación porcentual exacta entre diversas partidas de gasto del ejercicio de 1998 y de 1999, pero en relación con partidas tan variables y fungibles como, por ejemplo, el gasto de energía eléctrica, el gasto de comunicaciones, el gasto postal, y no es uno sólo, hay más programas a lo largo de la sección 14. ¿Como es posible que haya una cuantificación exacta, una repetición exacta de un porcentaje muy importante del capítulo 2? Supongo que tendrá que ver con el modo de elaborar el presupuesto, pero me parece que quizá debería exigírsele una mayor aplicación en este caso al Ministerio de Fomento, porque no van a poder coincidir exactamente esas cantidades y seguramente existirán desviaciones. Me temo que se hace para justificar el discurso anterior del señor Ortiz, es decir: miren ustedes, invertimos mucho pero no subimos el gasto corriente, ¡qué bien lo hacemos!, somos maravillosos, les estamos enseñando a ustedes, socialistas manirroto —mensaje subliminal, no lo ha dicho porque su educación es exquisita en estas comparecencias—, que no sabían hacer más que gastar con cargo al capítulo 2. No, el capítulo 2 es preciso, es necesario, y

viene dándose una desviación al alza muy importante a lo largo de los diversos ejercicios. Por tanto, le amplió la petición que hacía el señor Ortiz diciendo que también me especifique el grado de ejecución del capítulo 2 en este presupuesto y las desviaciones sobre el presupuesto original.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Narbona, tiene la palabra con una cierta brevedad.

La señora **NARBONA RUIZ**: Señor subsecretario, quería hacerle algunas preguntas en relación con determinadas partidas relativas a la política de vivienda, no sin antes reiterar la preocupación de este grupo parlamentario por la evidente paralización, en materia de política de vivienda, que está sufriendo nuestro país desde que el Gobierno Aznar ocupa el ejecutivo y que este año va a significar que la cifra de viviendas de protección oficial financiadas a final de año va a ser seguramente la más baja de los últimos diez años. Esto creemos que en gran medida se deriva del bloqueo que ha supuesto la no puesta en marcha hasta la fecha, con carácter general, del nuevo Plan de Vivienda, respecto del cual todavía hay Comunidades Autónomas que no han firmado el correspondientes convenio con el Ministerio de Fomento, como tampoco lo han hecho numerosas entidades de crédito, y sobre todo está pendiente en todos los casos en las Comunidades Autónomas la normativa autonómica que permitirá que el plan 1998-2001 pueda beneficiarse del nuevo marco legal aprobado antes del verano.

En cualquier caso, con cargo al todavía vigente plan anterior hemos podido conocer las cifras oficiales del Ministerio de Medio Ambiente, que daban para el 30 de septiembre una cantidad inferior a 30.000 viviendas de protección oficial pagadas con cargo a esa escasa financiación convenida con las entidades de crédito en este ejercicio, escasamente el 40 por ciento de lo previsto para este año, y naturalmente ello nos lleva a formular algunas preguntas. En primer lugar, respecto a la ejecución para 1998 de las partidas correspondientes a subsidios de tipo de interés y a subvenciones, quisiéramos conocer, si el subsecretario puede ofrecerlo ahora o remitirlo a nuestro grupo, cuál es en estos momentos el grado de ejecución de las partidas correspondientes a subvenciones y a subsidios de tipos de interés relativas a la política de vivienda.

Por otra parte, señor subsecretario, observamos que cara al próximo ejercicio 1999 se prevé una cifra, sumando las subvenciones con los subsidios de tipos de interés, algo superior a los 100.000 millones de pesetas, es decir, un poco por debajo de la cifra de los 102.000 millones de pesetas presupuestadas para 1998 y, desde luego, muy por debajo de la cifra de 1996, en la que el presupuesto ejecutado en política de vivienda como suma de las subvenciones y de los subsidios de los tipos de interés fue 136.292 millones de pesetas, de acuerdo con las cantidades que obran en las memorias del Ministerio de Fomento. Por tanto, se ha producido una regresión en las cifras correspondientes a la política de vivienda y quisiéramos conocer cuál es, en ese sentido, la explicación que da el Ministerio, y si ésta, que como supongo se nos va a ofrecer, se basa en el hecho de que en estos últimos dos años los tipos de interés de convenio han ido descendiendo, cosa más que evidente, quisiéramos que nos desglosara cuáles son los recursos que dentro

de esas partidas están asignados para el año 1999 a las distintas generaciones de préstamos de la política de vivienda, puesto que todavía están vivos parte de los créditos concedidos con cargo a los programas anteriores al momento en el cual los tipos de interés comenzaron a bajar. Quisiéramos conocer esta situación.

Queríamos saber, señor subsecretario, y con esto termino, cuál es el grado de ejecución de las subvenciones que están dentro de los convenios entre el Ministerio y las Comunidades Autónomas en materia de rehabilitación de viviendas afectadas por la aluminosis. Le pregunto concretamente por esa partida, señor subsecretario, porque son convenios firmados hace ya algunos años que deberían en estos momentos haber llegado a su culminación. Sabemos que han existido retrasos y me permito preguntarle cuál es la ejecución en lo que se refiere a esas partidas.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las preguntas planteadas, tiene la palabra el señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín): Empezaré por las preguntas de don Luis Ortiz, sobre el grado de ejecución del presupuesto de 1998, que suele ser una pregunta habitual en estas comparecencias.

Como término general, diría que el grado de ejecución es bueno y no vamos a tener problemas para ejecutar todo el presupuesto, incluyendo el extraordinario que se ha aprobado recientemente por el Parlamento. Según las cantidades concretas de los capítulos esenciales, que son el 6 y el 7, como señalaba el señor diputado, en estos momentos, el capítulo 6, incluyendo el crédito extraordinario, se encuentra en una cifra de disposición superior al 60 por ciento y de obligaciones reconocidas del 40 por ciento. Si no incluyéramos los 133.000 millones aprobados hace dos semanas, esa cifra de obligaciones reconocidas que está ahora en el 40 por ciento sería en este momento superior al 50 por ciento. Comparándola con el año pasado en estas mismas fechas, esa cifra de obligaciones reconocidas entonces estaba en el 49 por ciento. Teniendo en cuenta que el año pasado también se produjo un crédito extraordinario en el mes de noviembre y que el grado de ejecución del Ministerio fue del 95 por ciento, estamos en condiciones de afirmar que la ejecución presupuestaria es buena y que no vamos a tener problema para cerrar el ejercicio.

En cuanto al capítulo 7, en términos de disposición es del 87,34 por ciento y en términos de obligaciones por encima del 70 por ciento.

El señor Caldera me había preguntado sobre las cifras de ejecución en el caso del capítulo 2 del Ministerio. El capítulo 2 del Ministerio se encuentra en un grado de ejecución del 61 por ciento, en términos de disposición, frente al 59 por ciento del año pasado en la misma fecha, y del 49,90 por ciento en términos de obligaciones reconocidas, frente al 46 por ciento del año pasado por estas mismas fechas.

Sobre la licitación que me preguntaba el señor Ortiz, hasta finales de agosto de este año, por parte del Ministerio de Fomento y sus organismos autónomos comerciales, ésta arroja una cifra total de 354.000 millones de pesetas, que es muy superior a la que en estas mismas fechas hemos tenido

en los tres años anteriores. Si a esto sumamos la inversión de otros organismos también dependientes del Ministerio de Fomento, pensamos que este es un año muy bueno para la licitación de obra pública, que se va a situar por encima de los 500.000 millones de pesetas.

Por último, enlazando con la intervención de la diputada Cristina Narbona, sobre el presupuesto de vivienda, en términos consolidados, incluyendo las actuaciones que de vivienda y suelo se tienen por parte de la Dirección General de la Vivienda pero también por parte del Sepes, el presupuesto del Ministerio para el año que viene es de 130.000 millones de pesetas y ese presupuesto consolidado es un 3 por ciento superior al mismo consolidado del año pasado. Como señalaba la diputada Narbona, se produce un muy ligero descenso en la suma de los dos capítulos fundamentales de la Dirección General de Vivienda, que son los subsidios y las subvenciones; ligero descenso que es puramente cosmético, que se ve compensado y superado por el incremento de inversión y de actividad que en el campo del suelo realiza la sociedad Sepes.

Respecto a las partidas específicas tanto de subvenciones como de subsidiación de tipos de interés, como decía la señora diputada el descenso de la partida de subsidios está directamente relacionado con el descenso fundamental e importante que ha habido en los tipos de interés, que, como ella dice, afecta de manera diferente a las distintas generaciones de convenios. No tengo aquí en estos momentos el desglose que me ha pedido, pero se lo remitiremos por escrito para cada uno de los planes de vivienda que, como ella sabe muy bien, tienen distintas cláusulas de revisión; en función de en qué época se hubieran aprobado, algunos no tenían cláusulas de revisión y otros sí, con diferentes fórmulas y, por tanto, el impacto de ese descenso es también distinto en cada uno de ellos.

Querría señalar que el crédito de subsidiación de préstamos disminuye en un 23 por ciento, precisamente por la actuación de estos mecanismos correctores ante una bajada de tipos de interés. Es un mecanismo corrector automático, es decir, los planes de vivienda están allí y el coste que se estima de un año para otro tiene que ver con el nivel medio de los tipos y las revisiones que se puedan aplicar, y sufre un descenso del 23 por ciento por el entorno de tipos de interés en el que nos movemos.

Creo que es más relevante señalar, en cuanto a la voluntad del Gobierno y del Ministerio en su política de vivienda, que el crédito de subvenciones aumenta un 43 por ciento, hasta los 43.000 millones. Es decir, se pasa a una actuación mucho más importante en subvenciones porque el Gobierno, cuando anticipó un ámbito de tipos de interés más bajo, aumentó mucho en el año 1996 el número de actuaciones, y ahora, en estos primeros años, hay que pagar las subvenciones que se derivan de ese aumento. Por eso, siendo la cifra total más constante y la consolidada superior, el dato relevante aquí es el incremento importante del crédito de subvenciones.

No puedo darle tampoco la ejecución en la aluminosis; se la mandaré junto al desglose de las distintas generaciones de convenios que me ha pedido.

En cuanto a la evolución de las cifras este año, se había comprometido en marzo de 1998 financiar 52.000 actuaciones de vivienda y suelo, y al día de hoy se han financia-

do 46.159, el 88,9 por ciento. Hay que destacar que en el caso de viviendas son el 97 por ciento y en suelo sólo el 49 por ciento.

Referente al nuevo Plan de Vivienda 1998-2001, la señora diputada sabe que se están empezando a firmar los convenios. Ayer firmó el ministro el primero en Valencia, está hecho el acuerdo con las demás Comunidades Autónomas y se va a proceder a la firma de todos ellos durante este mes de octubre. Creo que para finales de dicho mes estarán firmados todos. Ya está fijado el tipo de interés que se aplicará, el 4,75 por ciento, y la distribución entre entidades financieras; teniendo en cuenta que se aplica la anualidad hasta el fin del primer trimestre de 1998, pensamos que no tendremos ningún problema en ejecutar lo previsto.

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

Suspendemos la Comisión para reanudarla esta tarde a las cuatro y media.

Se suspende la sesión.

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

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar las comparecencias de altos cargos en esta Comisión en relación con la tramitación del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1999.

Reitero nuevamente que las preguntas escritas que se formulen hasta mañana en la sede de la Comisión deben ser contestadas por el Ministerio el lunes, para que el martes las tengan todos los grupos.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA), MEDRANO RODRÍGUEZ. A SOLICITUD DE LOS GRUPOS MIXTO (número de expediente 212/001531) Y SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001606).**

El señor **PRESIDENTE**: La comparecencia del director general del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, don Carlos Medrano, a quien damos una calurosa bienvenida en su primera comparecencia en esta Comisión como director general del Ente, ha sido pedida por los Grupos Mixto y Socialista.

Vamos a cambiar el orden de intervenciones. Tiene la palabra el portavoz de Grupo Mixto, del BNG, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: De forma brevísima y dejando sentado que no es una aspiración prioritaria de Galicia la mejora de sus aeropuertos, sino en todo caso

su funcionalidad y sacar partido a sus potencialidades, me gustaría preguntar al señor presidente de AENA qué proyectos son los que se van a acometer con esas inversiones de 1.050 millones en A Coruña —me imagino que serán para los aeropuertos de Santiago y de A Coruña— y de esos 251 millones de pesetas para el aeropuerto de Peinador, de Vigo. También querría que me dijera en qué fase está la elaboración o, si está elaborando, cuál va a ser el proceso que va a seguir el Plan Director del Aeropuerto de Labacoya, de Santiago, que como aeropuerto central de Galicia debe ser objeto de nuestra preocupación.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a cambiar el orden. Si le parece al director general de AENA, puede contestar al representante del Grupo Mixto y luego se formularán las preguntas del Grupo Socialista.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Medrano Rodríguez): Señor presidente, gracias por su presentación.

Señorías, en primer lugar, me gustaría manifestar mi satisfacción al mismo tiempo que mi preocupación. Espero que la inexperiencia propia de una primera comparecencia de este estilo no reste efectividad, contundencia ni rigor en las contestaciones que pretendo dar. Dicho esto, trataré de sintetizar las contestaciones a las preguntas que formulaba S.S. sobre el aeropuerto de A Coruña, sobre el Plan Director de Santiago y, en general, sobre las inversiones en Galicia.

En primer lugar, sobre el aeropuerto de A Coruña, tenemos planificada para el año 1999 una cantidad que supera los 350 millones de pesetas y tenemos previstas inversiones en instalaciones y equipos de navegación aérea que se basan en mejoras en las infraestructuras de los equipos de navegación y la dotación de una estación de radar secundario. Consideramos indispensable esta inversión, dada la orografía del terreno y la necesidad de dotar de mejores ayudas a la navegación y de instalaciones de radar en este aeropuerto. También tenemos presupuestado un edificio para la manipulación de la carga, cuyo proyecto básico está ya hecho, y tenemos previsto comenzar próximamente el proyecto constructivo.

En cuanto al aeropuerto de Santiago, hemos hecho en los dos ejercicios precedentes de 1997 y 1998 importantes inversiones y mejoras en la infraestructura del aeropuerto, y para el año 1999 tenemos una previsión de 690 millones para dotar de una mejor disposición de la plataforma de estacionamiento de aviones y disponer de la partida presupuestaria necesaria para expropiación de terrenos para ampliación en la zona sur de algunas infraestructuras anejas al terminal.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Siguiendo la tónica y la técnica en el tratamiento presupuestario, este interviniente se va a referir, como es obvio, a preguntas con contenido de naturaleza presupuestaria pero que no pueden estar desvinculadas de la política de gestión.

Al señor Medrano, al que le doy la bienvenida por primera vez a esta Comisión de Infraestructuras, por cuanto quiero recordar que en el debate parlamentario del año pasado, en la pertinente sesión, se estrenó, pero no ha tenido la oportunidad a lo largo de este año de hablar de la política de gestión de la red aeroportuaria española, lo que a buen seguro haremos en los meses próximos dada la importancia de los acontecimientos que se han venido produciendo y se van a producir.

En consecuencia, y en primer lugar, le formulo al señor Medrano una serie de matizaciones respecto al aeropuerto de Barajas, pieza fundamental hoy en la temática aeroportuaria nacional, en el transporte aéreo. Quisiéramos saber cuál es el coste previsto en la redacción del proyecto de nueva terminal por cuanto, habida cuenta de que en muy pocas fechas el campo de vuelos y la nueva torre de control entrarán en funcionamiento, la redacción de la nueva terminal se encargó hace aproximadamente un año, se terminará previsiblemente dentro de un año, y según informaciones es de prever que se podrían comenzar las obras al finalizar 1999 dentro del ejercicio cuyo proyecto de Presupuestos Generales del Estado estamos analizando.

Así pues, ¿cuál es el coste previsto en la redacción del proyecto de la nueva terminal? En segundo lugar, ¿será exclusivamente para uso de la compañía Iberia esta terminal? Entenderá el señor Medrano que nos interesa conocer la propia técnica presupuestaria, por cuanto no es lo mismo que Iberia, si recibe una concesión administrativa sobre el suelo, construya la terminal y financie a que lo construya AENA y con posterioridad se lo arriende —por utilizar una terminología coloquial— a la propia compañía bandera —hasta dentro de muy pocos meses— española.

Un segundo aspecto respecto a Iberia es que nosotros quisiéramos informe escrito —que parece razonable que no la tenga ahora pero dispone de unos días por delante para hacérselo llegar— sobre el estado de ejecución de las obligaciones contraídas y del cumplimiento de las mismas en el desarrollo de los contenidos de la norma de impacto medioambiental. Queremos saber con rigor, metodológicamente, cuantificada y además cualificada, la ejecución de los contenidos de la norma que ha dado origen a tanto debate en los últimos meses. Por ello pedimos al ente que usted dirige que nos entregue el plan de impacto ambiental, el plan cuantificado temporalmente, estratificado en el tiempo, en los meses próximos y el plan de emergencia y seguridad que el propio ente AENA a buen seguro ha realizado y que nos parece oportuno conocer, no sólo por la repercusión económica y presupuestaria que significa sino también por lo que se refiere al interés global de defensa de los intereses ciudadanos en su conjunto y del transporte aéreo.

Por último, respecto a Barajas, cuándo se finalizará la redacción del proyecto de la nueva terminal, cuál es la cuantía y aquellos datos que usted nos pueda dar al respecto.

Señor Medrano, respecto al aeropuerto del Prat, que es al que nos vamos a referir como pieza fundamental de esa especie de dipolo aeronáutico nacional de dos hops teóricos, uno en Barajas y otro en El Prat, se ha hablado mucho, no es el momento de entrar en mayores características, pero queremos conocer de esa partida presupuestaria de 7.000

y pico millones de pesetas que figura en el anteproyecto de presupuestos reales, a qué va asignado, y también lo queremos diferenciado según los diferentes usos.

Además, nos gustaría que nos hablase de la evolución del sistema tarifario, columna vertebral financiero de un ente autónomo que se autoalimenta y que se rige por una serie de normas que han sido en los últimos años objeto de discusión y de análisis crítico por parte de las asociaciones aeronáuticas españolas, como puede ser AECA o cualquier otra. Hay distintos tipos de tasas, la de aproximación, la de seguridad, etcétera; que nos indique en 1998 las cuantías previsibles de ingresos derivados de la aplicabilidad de las mismas y si con los ingresos que de ellas dimanarán es posible hacer frente a todas las inversiones en la red aeroportuaria nacional.

También pediríamos que nos enviase los planes directores de desarrollo aeroportuario de los distintos aeropuertos de la red nacional, con especial y singular atención al aeropuerto de Málaga, con un número de pasajeros que remonta ya los 7,5 millones al año, con una previsible nueva pista de vuelo, de conformidad con resolución aprobada por el Pleno del Congreso de los Diputados del mes de diciembre de 1996; que asimismo nos indique el desarrollo aeroportuario de pequeños aeródromos como el de León y algunos de esa dimensión, La Rioja, etcétera; aeropuertos de la red canaria, como puede ser el de La Gomera, que entrará en funcionamiento en los primeros meses del año próximo, que aún no dispone de torre de control, aunque sí de campo de vuelo y de nueva terminal; que nos indique, señor Medrano, cuál es el desarrollo temporal del aeropuerto Reina Sofía en el sur de la isla de Tenerife, con más de 8 millones de pasajeros al año —según datos que tenemos aquí y que puede ser objeto de debate en la próxima ocasión—, que sorprendentemente —y nosotros, como servidores públicos, queremos construir y dar pasos hacia adelante— conlleva la componente crítica de lo que nosotros creemos que es una negligente actuación. No entendemos que si a finales del mes de febrero de 1996 se publicita internacionalmente en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas» el concurso pertinente para la redacción del proyecto de la nueva NAT, del campo de vuelo, pistas de estacionamiento nuevas, etcétera, se presentan once concursantes, se cierra en junio de 1996, en febrero de 1997 se amplía el pliego de condiciones, se abre de nuevo modificado, se cierra tres meses después, en junio de 1997, al día de hoy todavía no se haya producido el encargo de la redacción, después de dos años y medio.

Queremos saber qué planes, por cuanto la cuantificación regionalizada que se recoge en el anteproyecto de Presupuestos Generales del Estado no dejan de ser cantidades que no dicen nada, y queremos conocer el desarrollo aeroportuario de toda la red. Le rogamos que a lo largo de las semanas próximas, razonablemente, no queremos encorsetar el trabajo de la Administración, que debe estar al servicio del avance del interés común, nos llegue la información.

Señor Medrano, es irrenunciable hablar durante un minuto, si me lo permite el presidente, de un colectivo básico en el diseño y en la ejecución de la política aeronáutica nacional, como es obvio el de los controladores, plantilla que depende de AENA, y respecto al cual el Grupo Socia-

lista, que ha tenido responsabilidades de Gobierno dimando de él durante doce años, no quiere mirar hacia otro lado porque es un problema muy serio.

En ese sentido no tengo otra oportunidad más que, en nombre del Grupo Socialista, manifestar a quien corresponda, y que quede en el «Diario de Sesiones», nuestro descontento con las sucesivas y continuas contestaciones vacías de contenido que, a preguntas particularmente de este diputado, nos propina el Gobierno. Nosotros queremos conocer las características del convenio que suscribió AENA con los controladores; un convenio para un sexenio de 1999 al 2004. Queremos conocer cómo se ha modificado el régimen de condiciones de trabajo, que es fundamental para la seguridad aeronáutica; cómo se va a producir la reducción de jornada; cuáles son los incrementos de plantilla; los mecanismos de selección de los controladores. Nosotros queremos conocer el incremento de retribución adicional pactado. Señor Medrano, se comenta coloquialmente, y los diputados somos portavoces de la voluntad popular, que hay controladores que en pesetas líquidas ingresan mensualmente entre 1.200.000 y 1.500.000 pesetas. ¿Cómo es posible que un empleado de un ente público tenga esos ingresos? Habrá que recomendar a los aspirantes a cátedra de universidad que reconviertan sus vocaciones profesionales y que se orienten, si es exclusivamente la motivación económica la que le puede impulsar, y que reconviertan su actuación. Como es obvio, señor Medrano, señor presidente, es una licencia a primera hora de la tarde.

Señor Medrano, queremos que se nos responda, que usted adquiera el compromiso, porque tiene una repercusión presupuestaria —estamos hablando de 17.000 millones de pesetas a cargo de AENA a lo largo de 1999, luego no es un tema baladí, y además por otras muchas repercusiones que puede conllevar—, de liderar políticamente una actuación política digna y que impulse el que, por parte de quien corresponda del Gobierno, se nos conteste a nuestras preguntas, que vamos a plantear de nuevo por estar insatisfechos en las contestaciones percibidas, por cuanto queremos conocer las características globales de este acuerdo, ya que la red aeroportuaria nacional no es nada si no se tiene muy claro hacia dónde va este colectivo.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que termine, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Termino, señor presidente.

Qué duda cabe que son muchas las preguntas con contenidos densos las que le formulamos. No se le escapa, y ésta es una consideración política, que a lo largo de este último año no ha habido departamento de la Administración General del Estado que haya concitado tanto interés, preocupación y expectativa en los 40 millones de ciudadanos españoles. No nos agradaron las quejas que circulaban desde Iberia a AENA y desde AENA a Iberia. Queremos que el sistema aeroportuario nacional sirva al desarrollo de la política del transporte aéreo y pensamos que la estructura y la organización interna de ese ente tan potente debe ser reconducida.

No tenemos tiempo de analizar un ente de que depende de usted, Senasa, la antigua Escuela Nacional de Aeronáutica. La formación de pilotos, la formación de mecánicos de vuelo, de técnicos de mantenimiento no puede estar sometida a un esquema mercantilista que es aquel que inspira las actuaciones de Senasa. Tanto ingreso, tanto utilizzo para formar. Debe incrementar la partida presupuestaria porque la formación es casi incuantificable. España tiene un déficit en la formación de técnicos profesionales de la aeronáutica, incluyendo los pilotos, que habrá que regular académicamente lo mismo que a los controladores. Usted tiene un reto en ese ámbito profesional.

Deseamos que conteste en la medida de sus posibilidades a aquellas preguntas para las que estime que dispone de los datos cuantificados en estos instantes, confiamos en su estilo personal y estamos rotundamente convencidos de que atenderá esta petición de diálogo, con el envío previo de un conjunto documental a los diputados que tienen interés por conocer la evolución de la red aeroportuaria. Le rogamos que se nos traiga la semana próxima la documentación que se pueda, la síntesis más razonable para poder debatir con rigor en este foro y, señor Medrano, que tengan la deferencia con los representantes de la voluntad popular de hacer llegar las publicaciones de AENA, que son múltiples, a los trescientos y pico diputados de esta Cámara, ya que no llega ni un papel o, al menos, a los miembros de esta Comisión, pero no hay por que hurtar esa información a todos los diputados de la Cámara. La fundación AENA dispone de miles de millones de pesetas y, entre otras cosas, puede cooperar con ustedes dedicando una pequeña cantidad a hacer llegar esa información.

El señor **PRESIDENTE**: Como muy bien se ha dado cuenta el señor Segura ha tratado los temas mucho más ampliamente de lo que compete a esta comparecencia. Esto indica, por el interés de esos temas, que esta Comisión deba hacer comparecer al director general de AENA, y así se hará, si lo proponen los grupos en la primera ocasión que tengamos.

Quiero decirle, señor director general, que algunas de las cuestiones planteadas no son estrictamente presupuestarias y sobre todo, y esto quiero que quede claro en el «Diario de Sesiones», que como desde esta Presidencia se han garantizado las respuestas a las preguntas que se hagan por escrito, ruego al señor Segura y al Grupo Socialista que distinguan las que son preguntas estrictamente presupuestarias, que serán contestadas el lunes que viene, de lo que es petición de información, que me parece muy justo que tengan los diputados, pero que, como no tiene la inmediatez presupuestaria, habrá que hacerla en próximas semanas como ha pedido el señor Segura.

Tiene la palabra el señor Medrano.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Medrano Rodríguez): Tengo que reconocer que S.S. no ha sido muy complaciente con mi petición inicial de bisoño en la comparecencia en la Comisión de Infraestructura, porque me somete a la lección magistral, que creo que sería más digna de un presidente de AENA como el que nos precedió del año 1991

a 1996, que podría perfectamente haber hecho una exposición y contestación a sus preguntas durante dos horas y media. Mi lenguaje zamorano y de castellano viejo es lamentablemente más asceta y más serio. Le ruego a S.S. que me disculpe.

En cualquier caso, voy a tratar de contestar en todo lo que pueda a la mayor parte de las cosas que me pregunta y, no obstante, tenga por seguro que le voy a enviar la documentación que solicita por escrito. Como casi todas las preguntas que ha enumerado tienen algún contenido presupuestario, aunque no son aclaraciones a los presupuestos presentados para el año 1999, con mucho gusto le voy a contestar, siempre y cuando el presidente me permita el tiempo suficiente para que me extienda lo necesario. Repito que todo lo que sean partidas presupuestarias que requieren un cierto rigor en la información, me va a permitir que se lo envíe por escrito porque, aunque me he traído la mayor información posible, puedo cometer algún error al coger el papel que no deba.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Medrano, yo, que quiero que conteste a satisfacción al señor diputado, sí le digo que la comparecencia es para tratar de temas presupuestarios y no conviene a la Comisión en general que se transforme en una comparecencia sobre AENA, porque, de haberlo sabido, hubiéramos puesto otro horario completamente distinto al que hemos establecido. Por tanto, le ruego que, con el laconismo zamorano, que me ha parecido excelente, conteste a lo preguntado por el señor Segura.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Medrano Rodríguez): En primer lugar, me voy a ceñir a la parte que se refiere al aeropuerto de Madrid-Barajas, en lo que ha especificado sobre el coste previsto del nuevo área terminal.

El aeropuerto de Barajas, en su configuración inicial desde el año 1947, como usted conoce, tiene una disposición en planta de dos pistas cruzadas que, para las condiciones del tráfico de la época, incluso hasta finales de los años ochenta, podía ser aceptable. Gobiernos y gestiones anteriores no adscritas a AENA, sino al propio Ministerio de Obras Públicas, tomaron conciencia de esta situación y se acometieron mejoras en las infraestructuras durante los años setenta y ochenta, que no fueron suficientes para evitar los problemas de congestión que se detectaron a partir del año 1990-1992. Ya en el año 1991 los retrasos que se calculaban estaban en torno al 32 por ciento, cuando en el resto de Europa estaban en torno al 25 por ciento, se tomaban algunas medidas y en el año 1993, considerando ya los gestores de aquella época que Barajas estaba al límite de su saturación, redactaron un estudio llamado de viabilidad socioeconómica-financiera de la operación de Barajas que lo consideraba como el aeropuerto más congestionado de Europa. Las previsiones que había en aquella época para pasajeros era, para el año 2000, entre 25 y 31 millones de pasajeros y para el año 2012 entre 39 y 42 millones.

La situación de congestión patente en el año 1993 llega a su punto culminante en el año 1996. En otoño de 1996, la descoordinación en la cesión de los slots portuarios de ruta al haber cedido la situación de slots a los vuelos de control

de afluencia de Bruselas, agrava aún más el problema. Y para intentar solventar en parte la situación, se establece el límite de cincuenta operaciones a la hora, se solicita a Bruselas un control previo por parte de AENA para la cesión de slots a las compañías aéreas, se comunica a las compañías que operan en Barajas la decisión de controlar la situación viciosa de petición de slots por parte de las compañías aéreas y se abre al tráfico civil la base aérea de Torrejón.

En el año 1991, concretamente en el período que transcurre entre ese año y julio de 1992, el Consejo de Ministros acuerda autorizar el inicio de las obras de ampliación del aeropuerto de Barajas con cargo a los recursos de AENA, que es donde como usted conoce, recaen todas las inversiones de los cuarenta aeropuertos españoles. A partir de ese momento, empieza a utilizarse el término Plan Barajas, publicándose en octubre de 1992 el primer número de la revista titulada *Nuevo Barajas*, que contiene un proyecto inicial de ampliación del área terminal del campo de vuelos y de un futuro terminal que amplíe el actual. La inversión prevista en aquella fecha para la ampliación del aeropuerto de Barajas alcanza la cifra de 145.000 millones de pesetas y contempla también el proyecto y desarrollo de una ciudad aeroportuaria, con una valoración de 105.000 millones. Para poder acometer esa serie de obras se realizan una serie de expropiaciones que totalizan del orden de 32.000 millones de pesetas en terrenos necesarios para ampliar el aeropuerto.

En el año 1992 ya hay una oposición organizada a la ampliación del aeropuerto de Barajas por parte de sectores por medidas medioambientales, sobre todo de asociaciones y de Ayuntamientos en el entorno del aeropuerto, y AENA ofrece medidas para contrarrestar el ruido, renovación de flotas, medidas reguladoras de aterrizajes y despegues, barreras acústicas, sin éxito en sus negociaciones, para lograr una declaración de impacto medioambiental. Esto, repito, señoría, es en el año 1992.

Durante esos cuatro años, hasta llegar a abril de 1996, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental emite una resolución en la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre este proyecto. En esta resolución se constata que el proyecto es viable si AENA cumple con las medidas previstas en el mismo, a las que se añaden las siguientes medidas adicionales, que en la declaración de impacto ambiental primera no estaban contempladas: la modificación de las rutas de salida, la restricción de operaciones nocturnas y la prohibición de utilizar la reversa de los motores para el frenado. A las medidas previstas para cumplir esta declaración de impacto ambiental, se añade un plan de aislamiento acústico, valorado en aquella fecha en 7.000 millones de pesetas a cargo de AENA.

En noviembre de 1996, la ministra de Medio Ambiente decide no revocar la declaración medioambiental —tenga en cuenta que la declaración de impacto ambiental presentada por el Gobierno anterior fue aprobada prácticamente uno o dos meses antes de cambio del Gobierno— efectuada por la anterior Administración, aunque no asume su contenido en su totalidad, considerando que existen graves problemas en la saturación que llevan a acometer las obras de manera urgente. De esta manera, en 1997 aparece en diversos medios informativos cifras previstas hasta 16.000

millones para la valoración de la declaración de impacto ambiental.

En el balance de 1997, en las previsiones de impacto medioambiental de Barajas, se prevén 2.913 millones y el PAIF para 1999 contiene actuaciones medioambientales en Madrid-Barajas por las cuantías siguientes: para el año 1998, 2.500 millones; para el año 1999, 2.005, y para el año 2000, 1.040; totalizando del orden de 5.500 millones.

En paralelo a estas actuaciones de proyecto de ampliación y declaración de impacto ambiental que conlleva la ampliación del aeropuerto de Barajas, se acometen otras medidas de inversión con objeto de que no se produzca un GAP entre la finalización de las obras de ampliación del aeropuerto de Barajas y la situación cambiante y dinámica que en ese momento se está produciendo en el tráfico del aeropuerto de Madrid, con incrementos de tráfico en volumen de pasajeros y de aeronaves realmente espectacular, derivado del ciclo económico positivo que comienza en el año 1995-1996, más hacia 1995 que 1996, y que realmente no absorbe la ampliación del aeropuerto a tiempo suficiente. Como consecuencia, se desarrolla una serie de obras en lo que hemos llamado, entre comillas, el viejo Barajas, con objeto de establecer un puente de infraestructuras que no deje sin medios suficientes para poder despachar los aviones y los pasajeros hasta que esté terminada la nueva terminal.

Estas actuaciones en el viejo Barajas comprenden partidas presupuestarias e inversiones en el dique sur en la comunicación entre los terminales, en el área terminal, en la plataforma de estacionamiento de aviones, en las calles de rodadura, en una nueva central eléctrica, totalizando hasta el año 1997 una cifra de 55.000 millones de pesetas.

En concreto, el desglose se lo puedo dar, aunque más tarde le enviaré un informe completo. Las cifras son: la calle de salida rápida de la pista 15-33 son 1.138 millones; la prolongación de calle de rodaje, 1.634; la adecuación de la plataforma en el terminal de carga, 639 millones; la ampliación de las salas de embarque del terminal uno y el dique sur, 2.854 millones; la ampliación de la sala de recogida de equipajes, 494 millones; las pasarelas del dique sur, 312 millones, y la sustitución de pasarelas del terminal internacional, actualmente llamado terminal uno, 688 millones.

En junio de 1996, la nueva organización de AENA asume un proyecto, como una task-force que, sin modificar la organización de AENA, de la organización de todo el plan Barajas a una nueva dirección que de una forma integral gestione todas las obras del nuevo Barajas.

Además de las asistencias técnicas contratadas, tanto para la relación de los proyectos como para el control y vigilancia de los mismos, se inician a partir de 1996 una serie de obras y de proyectos que no enumero para simplificar un poco mi intervención pero que repito se los enviaré por escrito.

Como consecuencia de todo y como resumen de estas actuaciones, tanto en el área de lo que hemos llamado viejo Barajas más el nuevo área terminal y la ampliación de pista y torre de control y rodaduras, en el PAIF de 1999 se incluyen 29.123 millones de pesetas; en 1999, 11.658; en el 2000, 21.881; en el 2001, 42.687, y en el 2002, 45.794 millones.

Creo que la situación en el aeropuerto de Barajas, habida cuenta del incremento de tráfico espectacular que ha sufrido a partir de los años 1993-1994, como citaba antes, puede ser retomada con una cierta eficacia a partir de las acciones e impulsos de los dos últimos años. Estoy convencido de que el incremento de tráfico podrá ser absorbido con un nivel de calidad adecuado e igual al de los aeropuertos europeos. Si hubiera cualquier desviación, AENA tomaría medidas correctoras inmediatas.

Uso exclusivo de la nueva terminal por la compañía Iberia. Me gustaría aprovechar la ocasión para aclarar una situación que se produjo en el verano, a la que S.S. ha hecho referencia, respecto a nuestra relación con la compañía Iberia como primer operador y principal cliente del aeropuerto —tiene un 48-50 por ciento de tráfico que se desarrolla en Barajas—. Tengo que decir que nuestra relación profesional es excelente, como corresponde a una relación entre el proveedor de servicios que cobra en función de los costes que tiene y el cliente que paga por los servicios que recibe. En este contexto y con este marco de actuación, no podemos permitirnos el lujo de que haya falta de coordinación o problemas entre el principal operador o principal cliente y AENA; de hecho, no existe tal descoordinación. Situaciones puntuales, momentos de cierta tensión han llevado a la opinión pública y a los medios de comunicación a tener esta sensación. Me gustaría aprovechar la ocasión para desmentir que haya ningún problema entre la compañía Iberia y AENA, puesto que, como digo, rigen modelos de servicio público y los clientes y pasajeros de Iberia son clientes de AENA.

Esto nos lleva a valorar si actuaciones tales como el uso exclusivo de una terminal pueden ser convenientes o no para el conjunto del tráfico del aeropuerto de Madrid. Estoy convencido de que, incluso siendo considerado el principal cliente del aeropuerto, no podemos olvidar que existe un cuarenta y tanto por ciento de tráfico que no es de la compañía Iberia y que también transporta pasajeros españoles, europeos y de otras nacionalidades que tienen sus derechos. De manera que hemos buscado para la nueva terminal una solución de compatibilidad entre cliente más importante, empresa pública de nacionalidad española y de capital público y el servicio público que AENA como ente público empresarial tiene que dar a todos los clientes. La solución, compatible con las tesis de la compañía Iberia, es asignar los vuelos de Iberia de conexión fundamentalmente a la nueva terminal, para que se facilite el concepto de *hub* o aporte y dispersión de tráfico en el aeropuerto de Madrid; es un hecho estratégicamente interesante desde el punto de vista del negocio de nuestro principal cliente y, por tanto, tenemos que darle satisfacción. Esto no supone que sea una terminal hecha a la medida exclusiva de una compañía y que no pueda ser utilizada por otra, este es el callejón sin salida que estamos tratando de evitar. Que una compañía desarrolle sus estrategias no supone que sea de forma que no permita que otras, como Spanair —de capital privado y compañía española con un socio extranjero—, que está dando un servicio excelente, no puedan dar también su servicio. En otras palabras —me gustaría que quedara claro—, si dando el servicio que pretendemos dar a la compañía Iberia las infraestructuras que hemos diseñado para la nueva terminal nos permiten disponer de diez o doce

pasarelas más, no las vamos a dejar vacías para que Iberia tenga un uso exclusivo, las utilizaremos para rentabilizar la inversión. Los ciudadanos no nos permitirían que hiciéramos una inversión tan alta para que la usara una compañía de una forma holgada, con 60 metros cuadrados por pasajero, y otras compañías estuvieran operando en 20 metros por pasajero y con congestión; eso nadie nos lo perdonaría. Hemos buscado esta solución flexible, que satisface las necesidades del primer cliente y, al mismo tiempo, damos un nivel de calidad homogéneo a todos los clientes que operan en Barajas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Medrano, agradezco mucho, en nombre de la Comisión, la amplitud de sus respuestas, pero le pido por favor que conteste ya escuetamente al resto de las preguntas del señor Segura, las que sean de carácter presupuestario, y termine cuanto antes porque tenemos un horario que cumplir.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA** (Medrano Rodríguez): Evidentemente me he extendido en demasía sobre este tema, pero lo consideraba importante porque está en la opinión pública y ésta podía ser una ocasión para aclararlo.

En cuanto al sistema tarifario, hemos seguido estrictamente las normas emanadas de las leyes en vigor. Cuidadosos de que el sistema de precios públicos que estamos aplicando a las compañías pudiera tener alguna contestación de tipo pseudomonopolio o que estamos cobrando a las compañías aéreas tasas en exceso para construir infraestructuras muy caras, hemos encargado un estudio a la Universidad de Cranfield. El profesor Rigas Doganes, que es un experto y un gurú del *benchmarking* de los aeropuertos mundiales, nos ha hecho un estudio en el que se comparan las tasas de los aeropuertos españoles con el resto de los aeropuertos europeos.

Hemos comparado un aeropuerto *hub* o de conexiones, como es el de Madrid, y un aeropuerto turístico, Fuerteventura, para no utilizar Palma o Tenerife, que son los que se utilizan siempre. Curiosamente —bueno, curiosamente no, porque sabemos en qué nivel estamos—, han quedado los dos de tarifa unitaria más baja de toda Europa. Madrid, comparado con el resto de aeropuertos similares, y Fuerteventura, comparado con el resto de aeropuertos turísticos.

En cuanto al plan de emergencia, está presentado en los organismos competentes.

Los planes directores de los distintos aeropuertos le serán remitidos; estamos desarrollando en este momento los de seis o siete aeropuertos. Tenemos un calendario de finalización de planes directores que le remitiré también, de manera que los que están terminados se los remitiré y, de los demás, le diré la fecha en la que los tendremos terminados.

La Gomera, efectivamente no dispone de torre de control. Estamos tratando de buscar una solución que sea compatible con la funcionalidad del aeropuerto y todavía no hay una decisión firme, pero esperamos encontrarla a través de un sistema Afis o, si es necesario, pondremos controlador. El caso es que inauguraremos La Gomera a fina-

les de año o primeros del año que viene, no tenga la más mínima duda.

Sobre el desarrollo del aeropuerto de Tenerife, le enviaré un informe, si me lo permite. Es un tema de filosofía y, probablemente, estaría el mismo tiempo que para explicarle lo de la nueva área terminal y el presidente no me lo permitiría.

El colectivo de controladores. Yo tenía una sensación distinta a la que ha expresado en su intervención sobre las contestaciones vacías que da el Gobierno. Las preguntas parlamentarias sobre este tema me son remitidas por el Ministerio de Fomento y las contesto yo; me siento totalmente responsable de ese vacío. De manera que no culpe usted al Gobierno, culpe usted a AENA y al director general que tiene delante.

El pacto al que llegamos con el colectivo de controladores de la circulación aérea en el pasado mes de mayo contemplaba un incremento de masa salarial de 1.905 millones de pesetas. Partimos de una situación que me atrevería a denominar de caótica. Desde la incorporación de este colectivo de control en el año 1992, en que se estableció un pacto entre controladores y AENA llamado ECCA —estatuto de control de la circulación aérea—, no se había progresado prácticamente nada en el desarrollo de un verdadero convenio que rigiera las relaciones laborales, horarias y económicas entre el personal de control y AENA. Nos encontramos con todo el pastel, por decirlo de una forma castiza, cuando tratamos de normalizar una relación laboral que, por otra parte, tenía que haber sido normal desde hacía tiempo.

Es verdad que nos ha tocado todo lo desagradable pero nuestras espaldas son anchas y lo asumiremos. Hemos encontrado esa situación de hecho, con incrementos de horas extraordinarias sobre las que no había mucho control, una jornada laboral que había ido disminuyendo en número de horas, una situación de falta de convocatoria de controladores para poder mantener la plantilla al nivel adecuado en función del incremento del número de operaciones y de sobrevuelos. Hemos cogido el toro por los cuernos y hemos dicho: vamos a arreglarlo, aunque sea impopular. Creo que lo hemos arreglado porque hemos llegado a un acuerdo, y cuando se llega a un acuerdo normalmente es que ambas partes quedan medianamente satisfechas como para poder firmar, y hemos firmado.

El incremento de la jornada laboral, las medidas flexibilizadoras de trabajo que hemos pactado con los controladores y el ámbito de seis años de vigencia, como decía el presidente antes, creo que nos da una tranquilidad y un sosiego para poder pensar en cosas productivas, para tener unas mejores infraestructuras; nos da una cierta tranquilidad para la próxima legislatura que me agradecerá mi sucesor.

Senasa es una empresa que proporciona formación a nuestros controladores, que utilizamos en régimen de alquiler en cuanto a formadores y locales y estamos muy satisfechos de sus resultados. Su señoría me hablaba de un cierto mercantilismo. Cuando el mercantilismo es compatible con las necesidades de personal, yo pienso que no es malo. Las leyes de la oferta y la demanda y la economía de mercado han demostrado ser el mejor sistema en cuanto a formación y competitividad, siempre que se cumplan los

requisitos de formación y no haya discriminación y desequilibrios entre regiones. Como eso no se da, yo creo que Senasa está haciendo una buena labor. En cualquier caso, también puedo proporcionarle los costes. En lo referente al déficit de controladores, ya le he explicado las razones que nos han llevado a ello, en cuanto al de pilotos, no es objeto de esta comparecencia, aunque es un tema apasionante que estaría dispuesto a discutir con S.S., siempre que lo quiera, aprovechando mi experiencia de treinta años en Iberia. Estaré encantado de enviarle, y a todos los miembros de la Comisión de Infraestructuras, las publicaciones que sean de interés. Ruego que me disculpen, porque es una falta de detalle por mi parte que corregiremos inmediatamente.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora habrá una intervención muy corta, de no más de tres minutos. Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La prudente y circunscrita petición de aclaración presupuestaria gallega fue respondida con tanto laconismo de castellano viejo que se me comió una parte del país, por lo que le agradecería que me devuelvan Vigo, me lo pongan en el mapa y me conteste sobre los 251 millones de pesetas del aeropuerto de Vigo. También le agradecería que me dijera, si lo tiene a bien, si en esos planes directores de los aeropuertos del Estado está elaborado ya el plan director del aeropuerto de Labacolla en Santiago, y si nos lo va a enviar a los diputados en general y a este diputado gallego en particular.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero reiterar que los envíos que se hacen de información, los pida quien los pida, se mandan al presidente de la Comisión, que los hace llegar a todos los grupos parlamentarios para que todos conozcan la información, sea cual sea el grupo que la haya solicitado.

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Medrano, la relación de preguntas formuladas sobre los controladores —insisto, un volumen de más de 16.000 millones de pesetas al año— tiene importancia porque podría ocurrir que usted le dejase a su sucesor un problema de difícil solución futura. Le voy a poner un ejemplo. En la pregunta número 19.875, publicada en el boletín del 31 de julio, este diputado le pide al Gobierno: ¿Puede el señor ministro facilitar a la Cámara la relación completa de los controladores aéreos con expresión detallada de la totalidad de las retribuciones percibidas, con desglose por cada uno de los conceptos que forman la nómina y expresión de la categoría profesional y destino? A efectos de salvaguardar la intimidad, como es obvio, no es preciso que se haga constar el nombre del trabajador.

La contestación fue un esperpento, que es este folio. Nada; se refiere a la masa laboral global y punto. Aprovechando esta comparecencia, le ruego que al menos nos hable de un controlador por aeropuerto punta —Palma de Mallorca, Madrid, El Prat, Tenerife Sur, Reina Sofía, etcétera—, para conocer si es verdad o no lo que se dice popularmente de ese ingreso salarial al que he hecho referencia, porque además violenta los contenidos de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y del mecanismo de retribu-

ción recogido en la misma para los empleados del Estado del año 1998.

En segundo lugar, por lo que se refiere al sistema tarifario, el informe que AENA encargó a la Universidad de Cranfield es un informe al que yo he tenido acceso por curiosidad de tipo técnico, pero también lo he tenido a los contrainformes que las asociaciones profesionales españolas han realizado, y hay disparidad de criterios. Yo tengo en mis manos uno, al que no voy a hacer referencia, que le han hecho llegar a la propia AENA a lo largo de este año, donde pone de manifiesto lo contrario. No es el conjunto tarifario español de los servicios aeroportuarios el más bajo de la Unión Europea; precisamente está en una situación de crecimiento espectacular en los tres últimos años. Señor Medrano, yo le pido, por una cuestión de responsabilidad y porque se me escapó en la intervención anterior, que usted nos haga llegar a la Comisión o a este diputado el conjunto de actuaciones previstas en 1999 de mejora de las tecnologías, de ayuda a la navegación en cada uno de los aeropuertos españoles. El desgraciado accidente (cuyas razones no me atrevo a apuntar porque hay una comisión específica que lo está analizando) que se produjo en la aproximación de un avión de Paukair al aeropuerto de Melilla, que estimo que tiene un equipamiento bastante razonable y las desgraciadas circunstancias que se producen en ocasiones no son imputables estrictamente a los equipamientos, yo creo que justifica que nos haga llegar la posición de AENA, las asignaciones presupuestarias para mejorar todo el mecanismo de ayudas a la navegación de la red aeronáutica española. También le agradecería que nos hiciera llegar —porque no lo he encontrado en ninguna de las partidas del proyecto de Presupuestos Generales del Estado— las aportaciones específicas a las organizaciones internacionales, que unas tendrá que pagar el Ministerio y otras AENA. En suma, señor Medrano, con esa información vamos a mejorar el conocimiento que el Grupo Parlamentario Socialista en la oposición pueda tener para, a lo largo del año 1999, hacer un seguimiento de la actuación de un organismo básico, sin duda alguna, en la estructura del Estado español en lo que a transportes se refiere.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Medrano, tiene la palabra para culminar la comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Medrano Rodríguez): Tengo que reconocer, señor Rodríguez, y estoy verdaderamente estupefacto, que he perdido la hoja del aeropuerto de Vigo. Se la enviaré, no le quepa la menor duda, pero no hago más que buscarla y no la encuentro. Le aseguro que se la envió en cuarenta y ocho horas. En cuanto al plan director del aeropuerto de Santiago, es uno de los que tenemos previsto finalizar este año. Yo apunté aquí a Coruña, Vigo y Santiago. Empecé hablando de A Coruña y me pasé al de Santiago porque no tenía el dato de Vigo. Le aseguro que hay una partida presupuestaria y se la enviaré.

El señor Segura incide en el tema de los controladores respecto a la contestación de la pregunta parlamentaria. Es un tema complejo para explicarlo en el transcurso de una

intervención de este tipo, a pesar de que afecta a una parte importante del presupuesto.

Las ventajas de tipo laboral, que no exclusivamente económico, que se han obtenido, con una clarificación de la flexibilidad de jornada que van a tener los controladores con el nuevo convenio y el incremento de jornada con la supresión de las horas extraordinarias creo que son dos hitos que merecen, por sí solos, ser valorados. Una profesión como la de controlador de la circulación aérea, que está tan orientada al tráfico, a las necesidades y a la dinámica del transporte aéreo, no puede tener una estructura rígida como la que se le dotó en 1992 con una jornada fija. Eso es lo que hemos conseguido en esta negociación y la representación sindical de los controladores lo ha aceptado como razonable. Esto, lógicamente, tiene un coste, que es imputable al número de horas extraordinarias que se hacían y ahora no se hacen, cuyo neto hay que buscar. Ese neto es el incremento de masa salarial que le he mencionado antes. No obstante, me ofrezco para enviar al presidente de la Comisión cualquier información adicional que precisen sobre esto, con la confidencialidad que merecen estas cifras, para que les dé la difusión que crea necesaria entre los miembros de la Comisión.

La Universidad de Cranfield no tiene la infalibilidad de Su Santidad el Papa, sino que hace estudios a requerimiento de los clientes. El profesor Doganes es un experto en aeropuertos y en costes, y a nosotros nos merece todo el crédito habido y por haber, de manera que estoy dispuesto a contrastar cualquier información sobre cualquier contrainforme encargado por personas interesadas en que los costes que salen de aquí no sean los que son, sino los que interesa a esa persona interesada, y a contrastar las cifras. No le puedo decir otra cosa. En cualquier caso, creo que unas cifras competitivas y un servicio aceptable —no voy a decir excelente— a nivel europeo son las armas de competitividad que debe tener AENA.

En cuanto a las mejoras en la ayuda a la navegación, me gustaría, señor Segura, que fuéramos en este sentido un poquito delicados y que esperáramos a los resultados de la Comisión de investigación de accidentes, porque ha habido 38 muertos, que creo que es un factor importante para evitar emitir juicios de valor previos a este hecho. Si lo relaciona, como yo supongo, con el sistema de ayudas a la navegación de que dispone el aeropuerto de Melilla, le diré que dispone de las instalaciones necesarias para que la seguridad esté garantizada. Como de esto se ha escrito, me gustaría también aclarar muy brevemente que la precisión de los sistemas de ayuda a la navegación de los diferentes aeropuertos dotan a ese aeropuerto de una mayor o menor operatividad, pero nunca de una mayor o menor seguridad. Les recomiendo la lectura del artículo del señor Tori, que es un comandante piloto y gran experto, que publicó el diario *El País*, que clarifica la filosofía de funcionamiento de la operatividad de los aeropuertos y la relaciona exclusivamente con el aumento de tráfico o la operatividad, pero nunca con la seguridad. Puedo decirle que los 40 aeropuertos de interés general que gestiona AENA son igualmente seguros. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tengo que decir que el señor Segura ha tenido en su pronunciamiento un exquisito cui-

dato —y así lo reconoce el presidente— en no involucrar para nada en el tema de la ayuda aérea al accidente de Melilla y ha sido sumamente respetuoso.

Por tanto, si era eso lo que quería decir el señor Segura, ya lo ha dicho el presidente por él, que creo que tiene más valor.

El señor **SEGURA CLAVELL**: De todas formas, quisiera intervenir brevemente.

El señor **PRESIDENTE**: En ese caso, después de la intervención del señor Segura, dispondrán de un minuto Convergència i Unió y el Grupo Parlamentario Popular, porque, en mi afán por terminar la comparecencia, los he saltado, pero tienen su derecho.

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**; Yo valoro muchísimo, desde luego, el comentario del señor presidente y agradezco que quede reflejado en el *Diario de Sesiones*.

Este interviniente, señor Medrano, ha manifestado exclusivamente interés por conocer el grado de inversión en las mejoras, que deben ser permanentes, y modernización de las ayudas a la navegación en todos los aeropuertos y en todo el espacio aéreo español, como ha sido encomendado por organizaciones internacionales. Con gran sensibilidad, ya que este parlamentario reside en una isla y del medio de transporte hace medio de vida permanente desde hace más de cuarenta años, he hecho referencia al accidente de Melilla —y le ruego que relea el acta— únicamente como algo que a todos nos ha impactado, algo que analizamos con profundo respeto, pero que no puede alimentar ideas de que haya necesidad de incrementar las ayudas, aun siendo todo siempre mejorable. Simplemente he dicho que es un tema que nos tiene que obligar a todos a profundizar y a conocer la realidad; no he dicho más. Consiguientemente, mi intervención ha sido aclaratoria y no pretendo un debate con el señor Medrano.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Intervengo muy brevemente, señor presidente.

En primer lugar, cómo no, saludo al señor Medrano en su primera comparecencia ante esta Comisión. Nuestro grupo presentará, como ya hemos dicho, preguntas escritas muy concretas sobre las tres cantidades que hacen referencia a Barcelona, Girona y Tarragona y a Reus como aeropuerto. Ya sabemos, por la respuesta que nos ha dado esta mañana el señor Vilalta, que el plan director del Prat será presentado en quince días o a primeros del próximo mes a la comisión de control del Plan Delta, y por lo tanto, durante 1999 podrá redactarse el proyecto. Suponemos que entre los 7.000 millones destinados a Barcelona estará parte del proyecto; en todo caso, están todas las obras de adaptación para mejorar el funcionamiento actual del aeropuerto, según el detalle de las obras que venía ayer en la prensa.

Yo quiero hacerle una pregunta respecto al aeropuerto de Reus, que figura con 167 millones de pesetas y cuyo detalle espero recibir de ustedes. Como el aeropuerto de Reus puede sufrir, con un nuevo plan director que está a

punto de presentarse, vicisitudes importantes por variaciones en la faceta turística de la zona, como puede ser la incorporación en Port Aventura de otro grupo financiero como el grupo de Estudios Universal, quisiera que me dijera qué posibilidades tiene AENA de ampliar el presupuesto que tiene destinado previamente.

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Después de agradecer la presencia del señor Medrano por primera vez en esta Comisión, no voy a formular ninguna pregunta, señor presidente, sólo quiero rogar a mi amigo, y a pesar de todo adversario, señor Segura, que morigere o modere su voracidad informativa y documental, porque si no, AENA corre el riesgo de tener que crear una AENA bis sólo para atender su petición de documentación.

Supongo que la Presidencia podrá dialogar con el señor Segura y convencerle de que la mayor cantidad de información no es la mejor información.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia pedirá la información que sea adecuada y hablaremos con el señor Segura para ver exactamente la que pide. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Señor Segura, no le voy a conceder la palabra.

Señor Medrano, tiene la palabra para terminar la comparecencia.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Medrano Rodríguez): Mi argumentación al contestar su intervención sobre el aeropuerto de Melilla parece que ha sido equivocada. Si es así, y por su contestación me lo parece, le ruego que me disculpe. Quería dejar muy claro que las ayudas a la navegación son las apropiadas en el aeropuerto de Melilla, y como el énfasis en dejar esto tan claro puede haber sido excesivo, se me ha podido achacar demasiado énfasis a pesar de mi talante zamorano y asceta. Le ruego me disculpe si ha sido así.

Señor Rodríguez, respecto a las actuaciones del aeropuerto de Vigo, me han pasado el dato, pero como le he prometido ya que le voy a dar la información por escrito, no quiero cansar al resto de la Comisión.

Señor Sedó, efectivamente, los 367 millones son para actuaciones concretas que estaban previstas desde el año pasado para mejorar ciertas infraestructuras existentes en el aeropuerto. Como ya he mencionado en otras ocasiones, lo dinámico del transporte aéreo hace que a veces las partidas presupuestarias tengan que sufrir alguna modificación en un tiempo corto, a pesar de que nuestros esfuerzos por planificar a largo plazo son grandes. El dinamismo y el talento empresarial que queremos dar a los aeropuertos, manteniendo los objetivos de servicio público, como es lógico, hacen que en algún momento tengamos que realizar alguna variación. Para conseguir esto, nosotros tenemos en el presupuesto unas partidas que se llaman partidas no regionalizables, las cuales disponen de una bolsa para estas actividades, de manera que lo que nosotros tenemos que dejar

ahora muy claro, y creo que es nuestra obligación, es el hecho de mantener una situación de diálogo y de puertas abiertas como empresa de servicios orientada a los usuarios y a las fuerzas vivas que rodean el aeropuerto, tales como ayuntamientos y cámaras de comercio, generadores de riqueza alrededor del aeropuerto. Ésa es nuestra obligación y es lo que vamos a hacer, lo que nos va a obligar a realizar ciertas actuaciones en el aeropuerto de Reus que iremos negociando y explicando con transparencia total, porque creemos que son buenas, con independencia de que dotemos del ILS, del VOR o del recrecimiento de pista que habitualmente se estaba haciendo. Queremos hacer una gestión empresarial abierta a un mercado generador de riqueza, y Reus creo que es un aeropuerto que puede tener estas posibilidades, de manera que nos veremos en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Medrano, por su dilatada comparecencia. Vamos a pasar ahora a la siguiente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GARCÍA GALLEGO). A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001604) Y DEL GRUPO MIXTO (número de expediente 212/001530).**

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos con las comparecencias. Tenemos ahora con nosotros al presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, don Emilio García Gallego, que viene por primera vez y que ha sido recientemente nombrado, por lo que le damos la enhorabuena.

Como ustedes ven, señorías, el tiempo se nos va echando encima. En todas las comparecencias los portavoces deben argumentar todo aquello que consideren conveniente, lo mismo que los comparecientes, pero les rogaría que en lo posible se centrasen en las preguntas presupuestarias, que es la finalidad de esta Comisión.

Esta comparecencia ha sido solicitada por los grupos Socialista y Mixto. Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Saludo la presencia del señor García Gallego, muy en especial cuando es la primera vez que comparece ante nosotros. Le deseo fortuna en su gestión, aunque entenderá que no compartamos algunos de sus aspectos.

Para huir de las confusiones, he de decirle, señor presidente del GIF, que mi grupo parlamentario cree en la planificación y que esa planificación absolutamente imprescindible —por cierto, imprescindible de acuerdo con declaración en sede parlamentaria a todos los grupos que aquí toman asiento cuando discutimos el PDI— está siendo vaciada. Y lo está siendo porque, después del año 1995, no hay instrumentos que desarrollen y acomoden temporalmente las previsiones del PDI a las grandes necesidades en infraestructuras del transporte, en este caso del transporte ferroviario.

Nosotros hemos tenido dudas muy serias no acerca de la necesidad de construir el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, ni mucho menos —es una prioridad que declaró un Gobierno socialista que yo en aquel momento apoyaba, como es lógico, en el año 1988—, pero sí en relación con la creación de entes con el GIF, que se convierten en extraparlamentarios. Se lo voy a demostrar y le voy a pedir, por tanto, que me dé información que no sería preciso que yo reclamara en este momento si este tipo de entes tuvieran más transparencia y no estuvieran dotados de la opacidad que les caracteriza. Y hemos tenido dudas con respecto a esta figura por el peligro de dualización de la red (un peligro que día a día vemos acrecentarse, y me explico) entre el ferrocarril convencional y los nuevos corredores atractivos. El peligro es el de la profundización de este modelo y la aparición incluso —sabemos que han sido barajadas por el Gobierno— de nuevas fórmulas de gestión que pueden llegar a afectar ya no sólo a los corredores de alta velocidad, sino a la red nacional integrada del transporte ferroviario. Ahora se le ha encomendado también al GIF —luego haré alguna pregunta— la construcción de la variante norte. Suponemos que en el futuro está en el diseño del Gobierno el irle encomendando la construcción del resto de corredores de alta velocidad.

Le haré algunas preguntas. Hay una básica relacionada con la ejecución del presupuesto del GIF en el año 1998. Mire usted, en teoría, en el año 1998 (es el único dato que tenemos, capítulo 8, activos financieros) ustedes recibían 80.000 millones de transferencias del Estado. ¿Los han recibido? Quiero saber en este momento qué han recibido ustedes de los Presupuestos Generales del Estado en el año 1998. Teóricamente, debían recibir 38.700 millones de subvenciones de la Unión Europea. ¿Los han recibido? Pues bien, si los han recibido, díganos usted cuál es la capacidad real de gasto del GIF, porque en el año 1997 el escaso balance que ustedes nos han presentado, el único al que tenemos acceso, nos explica algo que ya dijimos aquí en los debates presupuestarios: que en el año 1997 ustedes sólo tuvieron capacidad de gasto por valor de 15.000 millones de pesetas, por lo que le pido que me diga cuánto van a gastar de verdad en el año 1998, porque yo creo que no van a llegar ni a 25.000 millones de pesetas. Y díganos también, lógicamente, cuál es la capacidad real de utilización de los recursos de que ustedes disponen en el año 1999, cuánto van a poder comprometer y gastar en el año 1999, sin incluir aquí anticipos a constructoras, que esa es otra canción. ¿Cuánto, como ente gestor de infraestructuras, van a poder ustedes gastar? Nos ponemos a estudiar el balance y vemos que en los años 1997 y 1998 hay 155.000 millones de pesetas en inmovilizados financieros, es decir, en inversiones financieras. Y en el año 1999 vemos que la paralización de los recursos que ustedes obtienen les va a producir unos rendimientos financieros por importe de 370.000 millones de pesetas. Dicho en plata, para que todo el mundo pueda entendernos, si el GIF el año que viene sólo va a poder gastar el máximo que ustedes señalan en el proyecto en la inversión regionalizada, 136.000 millones de pesetas —que yo no le concedo crédito, porque me parece imposible vista la capacidad de gasto que ustedes han tenido en 1997 y 1998—, el GIF dispondrá de 181.000 millones en inversiones financieras a corto y a largo plazo

a finales de 1999. La pregunta es básica para una correcta administración de recursos públicos: ¿son necesarias las aportaciones del Estado en el año 1999 si el GIF dispone de recursos más que suficientes —no suficientes, sobradamente suficientes— para hacer frente a inversiones programadas durante el ejercicio? Ésa es la pregunta básica de carácter presupuestario que debe ser respondida, porque estamos hablando de 100.000 millones de pesetas, señor presidente del GIF.

Por cierto, antes le decía que mi grupo cree en la planificación y el PDI efectivamente establecía que la financiación de línea de alta velocidad Madrid-frontera francesa debería complementarse con recursos extrapresupuestarios. Extrapresupuestarios de verdad, no como se nos ha dicho a lo largo de estos años que los recursos provenientes de privatizaciones —se ha deslizado el lenguaje en esa línea— son extrapresupuestarios. No, son extraparlamentarios, pero no extrapresupuestarios. Se trata de dineros públicos a los que, sin embargo, no podemos controlar.

Esta mañana, interrogado en este sentido el señor Vilalta, ha dicho que se acabó ya el capítulo 8, es decir, que no habrá más activos para el GIF. Yo quiero preguntarle si es así y si usted es consciente de lo que eso significa. Si ustedes han recibido 300 y pico mil millones de pesetas y la línea de AVE Madrid-frontera francesa vale 1,1 billones — en esto estamos de acuerdo—, estamos sólo en un 30 por ciento de financiación pública. El señor secretario de Estado ha dicho esta mañana que el 70 por ciento restante será obtenido por dos vías: a) Fondo de Cohesión, suponiendo que con el actual presidente de Gobierno pueda mantenerse el Fondo de Cohesión, y b) a través de canon que al final habrán de sufragar los usuarios de esa infraestructura y que tendrá que pagar, según el señor Vilalta —y eso me agrada mucho oírlo—, Renfe como explotadora de la red. También quiero hacerle esa pregunta, ¿será Renfe el ente encargado de su explotación? Nosotros así lo deseamos.

Parece que ya se acabó la financiación pública y que los recursos extrapresupuestarios se van a obtener del canon y del Fondo de Cohesión. Esto es muy importante porque si no fuera así deben ustedes ser conscientes de que las inversiones en ferrocarril están sufriendo un serio desequilibrio. El próximo año, de acuerdo con el análisis que nosotros hacemos, en la inversión en ferrocarril de cada diez pesetas seis van a la línea Madrid-Barcelona y cuatro al resto del ferrocarril. A nosotros nos parece que esto provoca muy serios desequilibrios.

Díganos si no va a volver a haber aportaciones del capítulo 8 —nosotros este año creemos que no son necesarias—, qué previsiones hay de aportaciones de capital vía utilización futura del canon, es decir, aportaciones del capital privado y si ustedes lo han contemplado para que no se produzca una paralización, indeseable a todas luces, de una infraestructura tan importante.

También le pido que nos explique las inversiones previstas en Girona, 7.300 millones, y en Barcelona 14.000, según el cuadro de inversiones regionalizadas, porque, de acuerdo con la información de que yo dispongo, el estado de avance de los proyectos, no es posible aún realizar inversiones en infraestructuras entre Lleida y Barcelona, porque aún no ha finalizado el estudio informativo.

Quisiera saber a qué se deben las protestas de 14 ó 15 municipios de la provincia de Guadalajara sobre el trazado modificado por el GIF del AVE a su paso por la provincia de Guadalajara respecto al trazado inicial; por qué existe oposición; por qué se cambia de trazado y si tienen fundamento las críticas que elevan los alcaldes acerca de tratos de favor a determinadas familias.

Por último, está la variante norte. Tengo aquí un recorte de prensa en el que el señor Corsini, presidente de Renfe, aseguraba, en septiembre de 1997, que la variante del Guadarrama era prioritaria y que en el primer trimestre de 1999 podría iniciarse si se cumplían todos los plazos. Yo no voy a criticar un retraso de un año, que es lo que llevamos en este caso, pero sí le voy a pedir concreción, dado que a ustedes se les ha encomendado la construcción de la variante norte, acerca de esta importante infraestructura. ¿Por qué se lo digo? Por algo bastante sencillo, porque sólo vemos 1.500 millones de inversión y se están produciendo sistemáticos retrasos. Esta mañana nos ha dicho el secretario de Estado que dentro de unos días saldrá el concurso para la elaboración del proyecto del túnel de Guadarrama, que supongo llevará un período de ejecución mínimo de 16 ó 18 meses. Espero que nos diga cuál es el plazo de elaboración del proyecto. En todo caso nos consta que hay proyectos realizados para tramos en el corredor que podrían ser abordados en el ejercicio de 1999. Especialmente hay actuaciones complementarias muy importantes, por ejemplo, la de Valladolid-Burgos, donde el único destino en el presupuesto de este año es un 3 por ciento de la inversión prevista en dicho tramo en el Plan de infraestructuras ferroviarias 1995/2000. Aquí podrían establecerse inversiones muy importantes que fueran complementando el período de tiempo necesario para la elaboración del proyecto de la variante de Guadarrama.

¿Qué previsiones hay? ¿Los 15.648 millones de gasto que se atribuyen a la provincia de Madrid tienen algo que ver con la variante norte o son exclusivamente para el Madrid-Barcelona, en el tramo Madrid-Guadalajara?

Cierro mi intervención pidiéndole una explicación —ya sé que tampoco le compete a usted directamente, pero son inversiones sobre las que si podrá darnos alguna ilustración— acerca de las inversiones complementarias tanto en Segovia como en Burgos-Valladolid, que podrían iniciarse y que vemos muy insuficientemente dotadas en los presupuestos del próximo año.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intervendré brevísimamente tanto por una cuestión de filosofía general como porque a la vista está que en esta política de prioridades y de saltos cualitativos, de hacer aún más jerarquizada de lo que ya estaba tradicionalmente la red ferroviaria en el Estado español, se podría hablar de cuatro o cinco niveles claramente diferenciados. El Bloque Nacionalista Galego está en contra de la proliferación de estos organismos públicos, que realmente entorpecen una planificación general de conjunto, pues son unos organismos que nacen precisamente de esta política de diferenciación, de jerarquía, de

prioridades y saltos cualitativos y —¿por qué no decirlo? de confusión burocrática organizativa.

Cabe señalar —es importante hacerlo— que si cogemos todas las inversiones que va a haber en ferrocarril para el año 1999, más de la mitad corresponden al Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. Por eso nos gustaría que nos concretase el señor García Gallego las partidas que hay, a excepción de Cataluña que entendemos perfectamente a qué se refieren, imagino que las partidas de Aragón irán en función del tren de alta velocidad, y nos gustaría saber para qué son en particular las partidas que figuran territorializadas en Madrid, Castilla y León y Castilla-La Mancha. También nos gustaría que nos concretase en eso que llaman el túnel de Guadarrama —que va a ser el gran milagro del mundo ferroviario español, para justificar una vez más un mayor desequilibrio de la red— cuánto dinero suponen los distintos proyectos y cuál es el que se va a ejecutar de forma más plausible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García Gallego.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (García Gallego): Buenas tardes, señores diputados.

En primer lugar, quiero saludarles —me acabo de incorporar hace prácticamente una semana— y ponerme a su entera disposición. Lo que no pueda contestarles oralmente en esta comparecencia, con mucho gusto se lo remitiré por escrito. No obstante, voy a tratar de concretar en lo posible las respuestas a las preguntas de los dos diputados que las han formulado; las que pueda contestar porque hay otras que no son competencia del GIF. Les quiero aclarar que el GIF únicamente ejecuta, construye y administra aquellas infraestructuras que le encomienda el Gobierno, de acuerdo con la ley de creación y con su estatuto. Es un ente puramente instrumental. En estos momentos el GIF tiene encomendado únicamente —se lo aclaro porque me han hecho una serie de preguntas relativas a inversiones que aparecen en los Presupuestos Generales del Estado sobre actuaciones ferroviarias que no tienen nada que ver con el GIF y por tanto no soy yo la persona que debe contestarlas porque, entre otras cosas, no puedo hacerlo ni sé a qué obedece— el encargo de la construcción y la explotación de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, y recientemente le ha sido encargado también la línea Madrid-Valladolid como proyecto ferroviario de construcción en alta velocidad.

En cuanto a la planificación que comenta el diputado señor Caldera y a la falta de instrumento, debo responderle que la planificación que existe hoy por hoy es la que todos conocemos del Plan director de infraestructuras con las modificaciones que posteriormente haya efectuado el Ministerio. El GIF es totalmente transparente porque hay publicados una ley de creación y unos estatutos que contemplan exactamente cuáles son sus obligaciones y funciones. Respecto a la dualización de la red, está perfectamente delimitado lo que corresponde a Renfe —cuyo presidente está aquí y supongo que lo aclarará en la próxima comparecencia—, al GIF y al Ministerio de Fomento.

Ciñéndome a los temas presupuestarios, que es lo que más les interesa, la primera pregunta que me ha hecho es si hemos recibido los 80.000 millones de presupuestos del Estado y los 38.000 de los fondos de cohesión en el año 1998. Efectivamente se han recibido —lo tienen ustedes en los presupuestos del GIF— durante el año 1997, 91.000 millones; durante el año 1998, 79.500, del Estado, del capítulo 8; y durante el año 1999 se prevé en los presupuestos recibir 100.000 millones.

Por lo que se refiere a los fondos de cohesión y a los fondos Red o de las redes transeuropeas, que son otros fondos europeos de menor cuantía que los fondos de cohesión pero que también financian este tipo de infraestructuras, que tenemos aprobados en este momento, hemos recibido 298 millones en 1997, 38.486 millones en 1998 y están a punto de aprobarnos 133.000 millones más, que serán aportados por los fondos de cohesión: durante el año 1999, 63.547, y en el 2000, 70.608. ¿Qué demuestra esto?

Ha comentado usted que era demasiado dinero para lo que podemos gastar. Lo único que demuestra el Gobierno al encargárselo al GIF es su voluntad de que tanto el Madrid-Barcelona en este caso, como el Madrid-Valladolid, se hagan a la mayor velocidad posible. Va aportando unos fondos que no son extraparlamentarios, sino que proceden de privatizaciones para transformar un dinero de privatizaciones en unas infraestructuras y no para que desaparezca ese dinero en otros fines que aquí están clarísimos. El dinero de privatizaciones se transforma en capital público para uso de todos los ciudadanos, como es el destinado en infraestructuras. Creo que el fin está plenamente justificado.

¿Cuánto vamos a gastar en 1999? La ejecución prevista en el presupuesto de 1998 era de 56.116 millones y se van a ejecutar en 1998 45.425. Hay una diferencia de 10.000 millones de pesetas aproximadamente entre el presupuesto previsto y la ejecución real debido a que en Madrid-Calatayud estaban previstos 15.698 millones y se van a ejecutar 14.000, a que en Lleida-Barcelona están previstos 9.250 y no se va a ejecutar nada por problemas de declaración de impacto ambiental —porque a veces en los proyectos surgen estas dificultades— y a que en Barcelona-frontera francesa, para el que había 466 millones, no se van a gastar. O sea que hay una diferencia de 45 a 56, con lo cual el grado de ejecución es bastante importante. En cualquier caso el que estos fondos vayan al GIF demuestra la voluntad del Gobierno de que se haga rápidamente una línea comprometida como es la de Madrid-Barcelona, y recientemente ha demostrado también que quiere que se haga la de Madrid-Valladolid.

En cuanto a la distribución de la inversión para 1999 —nosotros somos optimistas y queremos serlo porque nos tenemos que fijar objetivos ambiciosos, es evidente que si hacemos una previsión de inversión menor, incluso de cara a la propia ejecución y a los objetivos de ente, estaríamos buscando un objetivo para lograr una seguridad en la ejecución, pero cuanto más ejecutemos mejor ya que tenemos fondos en este momento—, están previstos 136.939 millones de pesetas en los cuales se puede producir algún problema porque la ejecución de proyectos de estas características puede tener todo tipo de imprevistos. Aquí están previstos en Madrid-Calatayud 43.741 millones; en Calata-

yud-Ricla, 11.533 millones; en Ricla-Zaragoza, 13.431 millones; en Zaragoza-Lleida, 22.151 millones; en Lleida-Barcelona, 22.883 millones; en Barcelona-frontera francesa, 10.256 millones; en otras actuaciones, 9.944, y hay una cantidad para pagar los proyectos de Madrid-Valladolid, del corredor norte-noroeste.

La financiación de Madrid-Barcelona está muy estudiada porque se lleva trabajando muchísimo en este proyecto. Como usted dice y supongo que ha corroborado el secretario de Estado esta mañana si le han preguntado sobre el tema, el 30 por ciento, más o menos, corresponde a aportaciones del Estado; el 30 por ciento a fondos de cohesión —el tema está muy estudiado porque el Estado no se mete en una inversión de estas características sin tener un estudio económico-financiero, que ahora no tengo aquí pero que está perfectamente realizado— y un 30 por ciento de recuperación de la inversión en esta línea ferroviaria debido al estudio de demandas. Se han hecho unos estudios de demanda con unos horizontes determinados. En base a esos estudios y a unos precios y tarifas, se ha visto cuál era el canon posible que se podía aplicar a esta línea y ese canon sirve para mantener la infraestructura, para amortizar el material rodante, para retribuir a los accionistas en este caso —que se ha previsto también— y el resto para amortizar los créditos o la deuda que pueda pedir el GIF para completar la infraestructura. Eso está perfectamente estudiado.

¿Será Renfe el explotador? Está previsto en los estatutos del GIF que Renfe es el explotador, lo cual no quiere decir que en el futuro haya otros operadores.

En cuanto a las inversiones en Girona y Barcelona, lo que aparece en los Presupuestos Generales del Estado respecto al GIF únicamente es una transferencia vía capítulo 8. Desconozco estas inversiones porque no corresponden al GIF.

Por lo que se refiere a las protestas en Guadalajara, hay en estos momentos un tramo entre Madrid y Lleida, y tenemos únicamente un tramo entre Madrid y Gajanejos, en Guadalajara, que está sin contratar. Son cinco tramos que vamos a contratar de forma inmediata; el de Gajanejos y Calatayud está contratado; el de Calatayud-Ricla también está contratado; en Ricla-Zaragoza se ha llegado ya a un acuerdo sobre el paso por Zaragoza, con lo cual es un tema que vamos a ejecutar inmediatamente, estamos ya con los proyectos y de los tres tramos vamos a empezar a contratar dos inmediatamente; y el de Zaragoza-Lleida también está en obras. En el tramo entre Madrid y Lleida nuestro objetivo es que esté en funcionamiento en el año 2002, y tenemos previsto acabar las obras de la plataforma a finales de diciembre del año 2000. Esto no quiere decir que haya algunos puntos singulares, como el que el señor Caldera ha indicado, que es el de Guadalajara, en que existe este problema y hay otros dos puntos singulares en los que una obra de estas características puede tener alguna dificultad. En Guadalajara ni trato de favor ni nada, lo que se ha producido, según me han informado, es una protesta en un momento dado por un determinado tramo, por un trazado que se acercó a una carretera, la declaración de impacto ambiental dijo una cosa, se protestó a la hora de hacer la obra, y parece que ahora se va a realizar un cambio. Es un tema que está prácticamente solventado

a nivel de los Ministerios de Medio Ambiente y Fomento y que se resolverá rápidamente.

En cuanto a la variante norte, como usted sabe, recientemente el Consejo de Ministros del Gobierno ha encargado al GIF el comienzo de esta variante. También sabe usted que por los estatutos del GIF todo lo que son estudios previos, proyectos, etcétera, corresponde hoy por hoy al Ministerio de Fomento; por tanto, el GIF aquí va un poco a remolque de lo que haga el propio Ministerio, pero existe la voluntad clarísima de tirar adelante la variante de Guadarrama, y así me lo ha transmitido el ministro. Tanto es así que, en base a los estudios existentes que ya configuran un trazado de Madrid-Valladolid, se va a contratar próximamente (lo ha dicho el ministro, yo no estoy anunciando nada, es un asunto ya sabido y lo acaba de comentar el señor Vilalta esta mañana) un concurso de proyecto y construcción para ejecutar los túneles del Guadarrama. En el pliego de bases de la redacción de este proyecto está previsto que se presenten las ofertas luego evidentemente habrá que redactar esas ofertas. Se quiere que esos proyectos sean lo más detallados posible, pero desde que se presenta la oferta que será a finales del año 1999, tendremos unos meses para redactar los proyectos constructivos con la solución definitiva que se adopte. Lógicamente cada contratista presentará una solución que puede ser un poco distinta en cuanto a la tipología constructiva. Es decir, que este tema también va rapidísimamente.

Respecto a Valladolid-Burgos no corresponde al GIF, por tanto, no le puedo responder. Lo de que aparezca la provincia de Madrid en los Presupuestos Generales del Estado tampoco es del GIF, igual que las inversiones complementarias de Segovia y Burgos-Valladolid.

El representante del Grupo Mixto, señor Rodríguez, me pregunta si el 50 por ciento de las inversiones corresponden al GIF. Puedo hablar de ello con carácter general. Yo no he elaborado los Presupuestos Generales de Estado, pero usted sabe perfectamente, porque es diputado por Galicia, que en el caso de Galicia hay dos convenios firmados, uno con Renfe y otro con el Ministerio, por 30.000 millones cada uno, en total 60.000 millones de pesetas, a desarrollar en los próximos años, independientemente de cuáles son las anualidades existentes, que son las que figuran en los presupuestos.

En estos momentos las partidas que el GIF tiene son exclusivamente Madrid-Barcelona-frontera y Madrid-Valladolid para la redacción de los proyectos.

No sé si me dejo algo más, pero con mucho gusto se lo contestaré, e incluso si ustedes quieren alguna aclaración por escrito, también se la puedo dar.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, el señor Caldera, brevemente, por favor.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Con toda brevedad. No es que se deje algo, se deja todo. Yo entiendo que puede ser la bisoñez y el hecho de que comparece por primera vez ante nosotros, pero va tan rapidísimo como parece que va el Gobierno. Podíamos elaborar una teoría general de la voluntad. El Gobierno tiene una gran voluntad de hacerlo todo muy rápido, pero aquí no se concreta nada, y nosotros, señor presidente del GIF, que

debemos controlar al Gobierno, sólo tenemos un instrumento para hacerlo: son dos páginas que ustedes nos presentan. Por cierto, leer sabemos, hasta ahí llegamos.

¿Cómo dice usted que Segovia no es inversión del GIF? Mire usted, Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, anexo de inversiones reales por regiones y provincias, Segovia, 1.500 millones. Le pregunto por eso. ¿Cómo que no es suyo? Las únicas dos hojas que nos envían ustedes, yo le pregunto por ellas y usted se confunde. Lo lamento mucho. Madrid, 15.648 millones de inversión; GIF, anexo de inversiones reales por regiones y provincias. Quiero saber dónde se invierte.

Barcelona y Girona, que dice usted que no son suyos, proyectos iniciados antes de 1999, inversión total, 14.689 millones y 7.333. Le he dicho que, de acuerdo con la información de que yo dispongo, esta cantidad no se puede gastar en 1999 porque los proyectos no están finalizados.

Segunda pregunta, ustedes pueden tener toda la buena voluntad del mundo, y efectivamente se demuestra que el Gobierno tiene mucha voluntad capitalizando el GIF. Lo que le pregunto es: ¿Tienen ustedes 180.000 millones de pesetas en deuda pública, en instrumentos financieros, no invirtiéndola en obra? ¿sí o no? ¿Por qué tienen entonces 3.500 millones en su balance de rendimientos financieros en el año 1999? Si usted me dice que la capacidad de gasto del año 1998 va a ser de 45.000 millones de pesetas, el año 1997 —no me ha desmentido— fueron aproximadamente unos 15.000, y el año 1999 va a ser de 136.000, al final del ejercicio de 1999 ustedes tendrán 200.000 millones parados, 200.000 millones sin utilizar, que son por los que yo le pregunto. Yo le digo que nuestra red ferroviaria, que usted dice que guarda armonía y cohesión, que usted dice que no tiene tendencia a la dualidad, que este Gobierno garantiza que todo va a ir sobre ruedas, necesita inversiones de esta naturaleza. Esos 3.500 millones de rendimientos financieros por tener parado el dinero son más que el capítulo que destina la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias a la supresión de pasos a nivel en el año 1999, es casi la misma cantidad que destina al programa de cercanías, y es casi la misma cantidad que destina al programa de modernización del ferrocarril en Galicia, con toda la necesidad que tiene. Yo le estoy preguntando por esas realidades. Ya sé que hay muchas voluntades, pero a la hora de la verdad yo sólo aprecio la voluntad si está concretada y tengo posibilidad de comprobarlo en los documentos a los que acceso. Según usted hay transparencia absoluta, pero yo no tengo el programa de ejecución de gastos del GIF.

Por último, le estoy preguntando cómo se va a aportar la financiación privada al GIF. Tengo derecho a hacerlo. Representamos a los ciudadanos españoles. Usted me dice que hay muchos estudios (habrá muchos estudios, pero yo no conozco ninguno; envíenoslos, ahora se lo voy a pedir por escrito) en los que se prevé la aportación de accionistas que invertirán el capital con la garantía del retorno ulterior de la percepción del canon. Ése es un buen mecanismo, pero díganos quiénes van a ser y si el Gobierno tiene garantizado quiénes van a aportar estos capitales. Me dice usted en segunda derivada una cosa que hasta ahora no se ha dicho nunca aquí en todas las comparencias de responsables del GIF, ni se contempla en sus estatutos. Afirma que una segunda vía de complemento de la financiación será la

emisión de deuda por parte del ente. Ha hablado usted de la emisión de deuda, junto con los accionistas, por parte del ente. ¿Cómo se va a emitir deuda y en qué condiciones?

¿Qué es lo que queremos nosotros, señor presidente del GIF? Queremos garantizar que esta obra se realiza en los plazos previstos, pero nos gustaría que se hiciera en consonancia con un modelo equilibrado de inversiones en las infraestructuras del transporte, en este caso del transporte ferroviario, que no vemos por ningún sitio, porque no lo vemos tampoco en la variante de Guadarrama. Va rapidísimo, pero por muy rápido que vaya supongo que al menos ustedes nos podrán decir —y usted es el encargado de su ejecución— cuánto va a tardar o qué plazo se le va a dar al concursante que obtenga el proyecto de construcción del túnel ferroviario de Guadarrama.

Le he dicho que para que esa obra se pueda optimizar, para que sus resultados sean los mejores posibles, tal y como decía el PDI —estamos hablando de todo el cuadrante noroeste peninsular—, el túnel de Guadarrama precisa inversiones complementarias, porque no servirá de nada gastar 250.000 millones en la salida de Madrid si no conseguimos adaptar los corredores que van a permitir mejorar el resto de los períodos de tiempo que se utilizan en estos momentos. Y hay varios imprescindibles: el de Segovia-Valladolid y el de Valladolid-Burgos. Dice usted que no son de su competencia. Se lo he preguntado al secretario de Estado esta mañana y tampoco me ha contestado. Se lo preguntaré también al presidente de Renfe aunque no sé si podrá responderme después. En una visión integrada de lo que ha de ser el tratamiento de este corredor debemos prever inversiones para que en un futuro próximo, cuatro o cinco años —no me parece que sea un período descabellado—, tengamos esta infraestructura completamente en marcha. Perdóneme que se lo diga, yo no lo veo por ningún sitio, de ahí el alcance de mis críticas y de ahí que preguntaré —no lo dude usted— al final de este ejercicio, a 31 de diciembre del año 1998, cuál es el grado de ejecución de las inversiones del GIF, y espero que me envíen ese dato porque hasta ahora no hemos recibido los que hemos solicitado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente. Dejaremos para la comparecencia del señor presidente de Renfe la cuestión de los convenios. Es llamativo que el señor García Gallego no se haya enterado de que en los documentos que nos entregan figuran cantidades atribuidas al GIF que aparecen después desglosadas territorialmente de la forma en que se ha explicitado. A mí no me llama la atención en el sentido de que es muy coherente lo que aparece. Es tan coherente que lo que aparece son los tramos de alta velocidad de Cataluña, se invierta o no en el año 1999. Me imagino que es un dinero que se acumula, una capacidad de gasto que se acumula de forma muy curiosa, porque al final van a ser cuantías de dinero alarmantes las que se van a gastar teniendo en cuenta los desequilibrios que existen en el Estado español que de esta manera se encubren. También aparece la línea de alta velocidad de Aragón. En cuanto a Castilla-La Mancha, a nadie se le oculta que es también la línea de alta velocidad. En lo relativo a Madrid,

me imagino que será la acumulación para ese corredor hacia Valladolid. Respecto a Castilla y León, yo no sé si eso tiene coherencia con las líneas de alta velocidad, seguramente sí. En todo caso, observo que aquí únicamente falta Andalucía, que ya está en una órbita determinada y hay que modificar algunas cuestiones internas y Levante, que va por un camino también muy interesante.

Es muy discutible hacer el túnel de Guadarrama porque supone una inversión de tal cuantía que daría para arreglar el ferrocarril en todo lo que ustedes llaman el noroeste, no sólo en Galicia, y ponerlo a 150 kilómetros por hora de media. Yo creo que eso es más rentable en el sentido internacional del término, y cuando digo internacional me refiero al Estado español, conseguir que un tren de Madrid a Valladolid tarde cuarenta y cinco minutos menos, porque eso para un gallego es totalmente inútil, inservible, porque para nosotros significa diez horas de viaje. Con el cuarto de billón, que acabará siendo medio billón, más todas las líneas de alta velocidad yo creo que se equilibraba el Estado español, por lo menos sería un primer paso definitivo muy deseable. Por lo demás, como hizo un Estado centralista brutal como el Estado francés, al final todos tienen un cierto equilibrio, desde luego bastante mayor que el que hay en el Estado español. Yo lo veo totalmente coherente, a mí lo que me extraña es que usted niegue que estas cifras son suyas. Francamente no lo entiendo.

El señor **PRESIDENTE**: Como hemos dicho, los grupos que no han pedido la comparecencia tienen una breve intervención de tres minutos, si quieren hacer uso de la palabra.

Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Voy a intentar sintetizar las preocupaciones de Izquierda Unida.

Compartimos que el modelo GIF —ya lo hemos dicho en otras comparecencias y desde que se creó este ente— no nos gusta, en el sentido de que apuesta por la dualidad, por crear dos infraestructuras ferroviarias descompensadas. Pero voy a descender a lo concreto, a los presupuestos de 1999. En su intervención de hace un momento citó el Madrid-Valladolid como alta velocidad. A mí me preocupa porque hasta ahora siempre se había considerado que iba a ser no alta velocidad, sino velocidad alta, por una cuestión de fondo, y es si ese túnel va a ser de doble uso, es decir, mercancías viajeros o solamente viajeros. Nosotros apostamos por una infraestructura que compita en tiempo, no necesariamente de alta velocidad, sino de velocidades en las que la propia infraestructura permita la circulación de mercancías, porque si no no resolvemos de verdad el problema de la conexión con el norte-noroeste, lo resolvemos solamente parcialmente, y más cuando tiene que tener un efecto de comunicación para prolongar esos trazados hasta el resto de las comunidades.

También queremos conocer la cifra exacta que va destinada en el año 1999 a la variante de Guadarrama, porque hay confusión, como se acaba de ver, en los datos, se mezclan tramos de Soria que aparecen citados territorialmente, que supongo que serán de la alta velocidad, de Madrid-Barcelona con la variante de Guadarrama. En mi opinión, y

por deducción de lo que hasta ahora ha dicho el ministro, entiendo que el año pasado había 500 millones de pesetas para la variante de Guadarrama, que este año lo que hay es un incremento del 6 por ciento, y que por tanto estaría en 600 millones de pesetas y no en 1.500. Si no es así, díganos la cifra exacta que se va a destinar en 1999 a la citada variante de Guadarrama.

Dado que la filosofía que ustedes han iniciado es que no sólo la alta velocidad Madrid-Barcelona, sino que las nuevas grandes infraestructuras las va a abordar el GIF, le preguntaría también si la construcción de la variante de Pajares, que tiene este año un presupuesto de 500 millones y es una obra importante y nueva —como usted sabe, este año el Ineco ha realizado un estudio y falta por determinar cuál va a ser el trazado definitivo de esa variante, cuya elaboración, por cierto, va más adelantada que la propia variante de Guadarrama—, va a ser asumida por el GIF. Me sorprende que usted diga hoy que ya se conoce prácticamente el trazado definitivo, cuando hasta hace muy poco tiempo seguían ustedes mareando la perdiz y no se sabía muy bien si se iba a actuar sobre la línea actual o al final se iba a tomar el trazado que apuntaba la Comunidad de Madrid. En resumen, el dato que me interesa conocer es cuánto dinero se va a destinar en el año 1999 para la variante de Guadarrama.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó, por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Intervengo brevemente, señor presidente. Sólo quiero saludar al señor García Gallego en su primera comparecencia en esta Comisión y que nos aclare a qué corresponden las consignaciones que hay en estos cuatro conceptos: Barcelona, 14.000 millones; Girona, 7.000; Lleida, 9.000, y Tarragona, 9.000. No le pido que me conteste en este momento, pero la dejo formulada a efectos del *Diario de Sesiones*.

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Le aseguro, señor presidente, que no voy a reabrir el debate, como seguramente teme S. S. en este momento.

Simplemente quiero hacer una petición de aclaración al señor presidente del GIF, en la misma línea de la que lo acaba de hacer el Grupo de Convergència i Unió, en la persona del señor Sedó. Efectivamente, en una de las páginas de uno de los documentos presupuestarios repartidos figuran una serie de partidas que necesitan una aclaración o que son fruto de una regionalización que no se ha hecho bien. Evidentemente, esa documentación contrasta con la información que ha dado en su primera intervención el señor presidente del GIF de que no hay partidas del GIF en provincias muy concretas, salvo que sean fruto de una imputación más contable que de otro orden. Hay provincias en las que no actúa el GIF y por tanto difícilmente puede haber en ellas partidas presupuestarias. Consiguientemente, pediría al señor presidente del GIF y al Ministerio de Fomento, como autor del presupuesto de su departamento, a través de la Presidencia, que se esclarezca este tema.

Quiero formular también una petición, y ésta tiene que ver con algo que ha dicho el portavoz, señor Caldera. Si no he entendido mal, él ha entendido —y que no me diga el presidente que me dedico a interpretar lo que dice el señor Caldera— que este año 1999 no hay capítulo 8 en lo que concierne a infraestructuras. Eso no es exactamente así. Hay partidas en el capítulo 8. Lo que sí quiero esclarecer, por si se le ha escapado —por su perspicacia dudo que se le haya escapado—, es que en el articulado hay una disposición, la vigésima primera, que ciñe a lo que no hay en el año 1999 lo que son los contratos de obra bajo la modalidad de abono total de precio. Solamente en lo que concierne al llamado modelo alemán, no en lo que hace referencia al capítulo 8; capítulo 8 que, por otra parte, es un capítulo presupuestario más, sujeto al control de la Cámara, sujeto a la Intervención General del Estado, sujeto a la fiscalización ulterior del Tribunal de Cuentas. Consiguientemente, es un capítulo claramente presupuestario al que difícilmente, como no sea retorciendo las palabras, se puede calificar de extraparlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero decir que el señor Caldera ha reconocido que hay 100.000 millones para el año 1999 y lo ha manifestado reiteradamente. Por tanto, queda fuera de discusión.

Tiene la palabra, para terminar la comparecencia, el señor García Gallego.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS** (García Gallego): Voy a empezar por el final aclarándoles todo el tema de la provincialización. Por lo que sea no me han dado la provincialización de los presupuestos del anejo de inversiones reales y la programación plurianual individualizada del GIF por provincias, pero sí que la tengo en mi hoja, que pone aquí: página 39 de 105. Por algunos datos que me han dado tanto el presidente de la Comisión como algún diputado, he llegado a la conclusión de que lo único que se ha hecho con esa provincialización ha sido repartir entre provincias, cosa que se hace muchas veces en los presupuestos, las inversiones que aquí figuran de una obra totalmente lineal como es el Madrid-Barcelona. Esa provincialización responde, evidentemente, a que, por ejemplo, en el anejo de inversiones figura: código de proyecto, 001, Calatayud-Ricla; coste total, 46.217 millones; inicial 1997, final 2001; presupuesto del año 1999, 11.533 millones. Eso se lo habrán puesto a Aragón. Zaragoza-Lleida: se habrán repartido entre Lleida y Zaragoza los 22.151 millones de inversión que figuran en el presupuesto para 1999, sobre un coste total del tramo de 112.819 millones. En el Madrid-Chiloeches de un coste total de 106.107 millones, 16.622 corresponden a 1999, que se habrán repartido. Siguiendo con esto, Chiloeches-Calatayud, lo mismo. Al final es una obra lineal que alguien ha provincializado, pero nada más. Ricla-Zaragoza; Lleida-Barcelona; Barcelona-frontera; RAF, redes arteriales ferroviarias de Zaragoza, que corresponde a todo lo que es la entrada en Zaragoza del tren de alta velocidad, en el cual ustedes saben que se ha llegado ya a una solución de hacer una nueva estación, que se llama Las Delicias, y hacer al mismo tiempo un *by-pass* hacia Barcelona y entonces se

habrá provincializado también. El RAF Zaragoza es evidente que corresponde a Zaragoza; el RAF Lleida, redes arteriales ferroviarias de Lleida, corresponde a Lleida; RAF Barcelona, de los 25.871 millones que figuran en total, del presupuesto de 1999 son 3.871 millones; RAF Girona, 9.460, si esa es la cifra pues son 9.460 millones de Girona y RAF Madrid, 20.811, de los cuales en el año 1999 figuran 2.845. Resto de actuaciones, 1.325. Corredor nortenoeste, 3.000 millones, que lo habrán dividido también; como corresponde al túnel de Guadarrama, habrá sido la mitad para Segovia y la mitad para Madrid. Ésa será, supongo, la provincialización que yo no tengo. No sé si con eso queda contestada la pregunta, pero si no me enteraré de esta provincialización y se lo enviaré por escrito. Pero a fin de cuentas está clarísimo que el GIF lo que hace es una infraestructura y otra que tiene encargada, que esa tiene unos presupuestos por tramos y, por tanto, no hay más que eso. No hay más cera que la que arde.

En cuanto a lo más importante de los temas que me han planteado, el señor Caldera ha hablado de la emisión de deuda. Está prevista en el artículo 41 del estatuto del propio GIF, que dice: patrimonio propio del GIF; apartado f): Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento. Por tanto, no es de extrañar que el GIF se pueda endeudar, porque está previsto en la ley de creación y en los estatutos y lo que yo he dicho es totalmente correcto.

Al GIF, que es un ente, le encargan una infraestructura y, por tanto, su financiación se sustenta en unos determinados fondos, basados en un determinado estudio. Los fondos ya he dicho que son tres —o sea, que no hay nada raro—: aportaciones del Estado, fondos de cohesión y el propio canon, que evidentemente lo pagan los usuarios, como pagan cualquier tipo de autopista de peaje, a través de la utilización de la autopista. Por tanto, esa es una fuente de financiación también del propio GIF.

En cuanto al señor Rodríguez, también le contesto a otra cosa que ha planteado al principio, y es que tenemos 200.000 millones sin utilizar. Tenemos fondos que demuestran —y lo vuelvo a repetir— la voluntad clarísima del Gobierno de que esta infraestructura, en la que existe un compromiso enorme, Madrid-Barcelona se haga en el menor plazo posible y para eliminar, como saben perfectamente, temas de endeudamiento, Maastricht, etcétera. Son fondos de privatizaciones que vienen al GIF.

Señor Rodríguez, creo que no hay desequilibrios. El Madrid-Valladolid ha sido una reivindicación de Galicia, de todo el noroeste, de Castilla y León, de Asturias. Evidentemente, para llegar allí hay que hacer una infraestructura que es el túnel de Guadarrama o la variante de Guadarrama, llamémosle como sea; el túnel es una parte, si es que se va por el túnel. Lo que parece evidente —y es evidente— es que la famosa variante Lozoya planteada en su día ha sido descartada. Ése es un tema clarísimo. Por tanto, repito —porque ya lo ha dicho el ministro—, vamos a sacar a concurso el proyecto y construcción de lo que es estrictamente el túnel de Guadarrama. Por tanto, desequilibrios no; es una infraestructura importantísima y hay voluntad política de ir hacia adelante para conectar el centro y toda la red de alta velocidad con el norte y el noroeste y empieza por esto, que también se está haciendo, y prueba de ello son los dos convenios que le he citado, porque los conozco,

de Galicia, tanto de Renfe como del Ministerio de Fomento; son 60.000 millones de pesetas que están firmados. Empezamos por eso, pero evidentemente la infraestructura fundamental para llegar a una comunicación ferroviaria moderna con el noroeste es pasar por una variante de estas características, porque en la situación actual la velocidad es insuficiente, estamos hablando de 90 kilómetros por hora frente a 250, 300 ó 350 kilómetros por hora.

Todo se andará. Los recursos son limitados, hay que empezar por donde hay que empezar y no se puede hacer todo al mismo tiempo. Existe una previsión en estos momentos de hacer ya esta infraestructura para que no haya ningún desequilibrio a nivel español.

En cuanto al representante de Izquierda Unida, nosotros —y éste es un tema que sí hemos hablado en el escasísimo tiempo que llevo— vamos a hacer el trazado para alta velocidad. El trazado en planta y en alzado del Madrid-Valladolid no lo vamos a hacer para 200 kilómetros por hora, sino para 350 kilómetros por hora, lo cual no quiere decir que en un momento inicial no se pueda explotar para 220 kilómetros por hora y para mercancías y viajeros, cuestión que también dependerá, porque sigue existiendo la infraestructura anterior y, por tanto, en su momento habrá que estudiar si la explotación interesa sólo para viajeros y que las mercancías vayan por la vía actual. Usted sabe perfectamente que en las mercancías el tiempo de recorrido no es fundamental, como sí lo es en el caso de los viajeros, incluso por problemas de demanda, y, por tanto, cabe todo tipo de soluciones en cuanto a la explotación, pero lo cierto es que la línea la vamos a trazar para alta velocidad, pensando en el futuro.

Creo que ya le he aclarado lo de los 1.500 millones para Segovia y 1.500 millones para Madrid, que vienen de la división de los 3.000 que hay para esto. La variante de Pajares no la tiene encomendada el GIF. Y, en cuanto al trazado, por lo menos se conoce que la variante de Lozoya ha quedado totalmente descartada.

Al representante de Convergència i Unió le tengo que decir que le pasaremos el estudio de la provincialización, que también me servirá a mí de aclaración de este pequeño lío que ha habido, y lo mismo le digo al representante del Partido Popular. Con esto he terminado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Gallego, por su comparecencia.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (CORSINI FREESE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/001526), DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001603) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (número de expediente 212/001655).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuando con las comparecencias, tenemos con nosotros al presidente de Renfe, don Miguel Corsini, a quien damos la bienvenida. Esta comparecencia ha sido pedida por los Grupos Mixto, Socialista y Federal de Izquierda Unida.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Quiero dar la bienvenida a la Comisión al presidente de Renfe, señor Corsini, que espero que coincida conmigo, ya que llevo denunciando lo mismo desde por la mañana y no encuentro asistencia. A ver si usted tiene un poco de caridad y me da la razón. Mi denuncia es que las inversiones para el próximo año en infraestructura ferroviaria están claramente desequilibradas en el sentido —y nadie me ha desmentido el cálculo que hago— de que de cada 100 pesetas de inversión prácticamente seis van a un solo corredor. Para mi grupo esto es prioritario y a lo largo de todo el día estoy queriendo explicar que un buen plan de financiación de esa infraestructura puede permitir la aportación de capitales privados que nosotros consideraríamos correcta, pero no se nos ofrece ningún tipo de información al respecto y, por tanto, ahí vemos un importante desequilibrio.

Usted conoce nuestra preocupación por el ferrocarril y por la empresa que preside, por Renfe. Es una preocupación que hemos tenido siempre y, más allá de que en estos momentos apreciamos que en la gestión global de la infraestructura, en la política ferroviaria global, que lógicamente dirige el Ministerio de Fomento, hay cierto inmovilismo y ausencia de prioridades, es decir, falta de modelo, no queríamos, en modo alguno, que esto afectara a un patrimonio que hemos construido entre todos, que presta un servicio básico esencial y que deseamos que lo siga haciendo en las mejores condiciones posibles.

También deseamos hacer pedagogía, porque nos consta, y usted lo sabe muy bien, que la reivindicación ciudadana está orientada con preferencia a otras infraestructuras del transporte sobre las ferroviarias, excluyendo la alta velocidad. Yo, para poder discutir los resultados de gestión de este ejercicio, le hago la siguiente pregunta: ¿Cuál es la evolución de los convenios incluidos en el contrato-programa sobre años anteriores? Me consta que usted, en anteriores comparecencias, ha dado explicaciones abundantes acerca de la materia y creo que es muy interesante.

Por otra parte, el contrato-programa acaba este año y esta mañana el secretario de Estado ha dicho que, efectivamente, hay voluntad de firmar un nuevo contrato-programa en este mismo ejercicio. De acuerdo con las informaciones de que yo dispongo, lo veo difícil, porque ni siquiera se han iniciado las conversaciones al respecto. En todo caso, nosotros queremos que haya un contrato-programa, lo consideramos absolutamente indispensable y dispondrá de toda nuestra comprensión y ayuda en la negociación del mismo.

¿Cómo va la aportación del Estado en 1998 sobre las previsiones del Plan de actuaciones e inversiones financieras? Tenemos algunas dudas. ¿Se cumple el PAIF? Yo tengo aquí el PAIF del año 1999 y del año 1998. Si se cumple, las aportaciones del Estado en el presupuesto que estamos discutiendo y sobre el que estamos preguntando ¿son suficientes de acuerdo con lo previsto en el PAIF o, por el contrario, están unos 20.000 millones por debajo de las necesidades previstas en el mismo?

De acuerdo con el análisis que hacemos nosotros están por debajo y eso significa una falta de atención por parte del Gobierno, en este caso el Ministerio de Fomento, hacia las necesidades de Renfe.

Me da la impresión que ello obliga a su empresa, a la empresa que usted preside —lo leo en la prensa económica— a acudir al capital privado desde 1999 —dice la noticia— por el recorte de ayudas. La noticia supongo que se referirá a la resurrección de las figuras de las agrupaciones de interés económico, que en su naturaleza nos parecen aceptables como tales, pero como todo hay que ver su aplicación práctica y los riesgos que se corren por parte de quienes forman la agrupación. Por ello le pregunto si es verdad que la necesidad de resucitar de nuevo estas figuras, ampliadas en este caso, parece ser, no sólo a la explotación del material rodante o móvil, sino también a la explotación de determinados corredores, se deriva de la ausencia de recursos con los que se encontrará Renfe debido a la caída de la aportación del Estado.

Señor Corsini, ¿conoce usted si existe algún tipo de previsión sobre modelos de gestión interesada? Nos consta que incluso han circulado borradores (y he de confesarle que tengo una visión muy crítica sobre ellos) acerca de la posible creación de agrupaciones, en este caso de modelos de gestión interesada, para la construcción, financiación, conservación y mantenimiento y, en su caso, explotación —no en exclusiva, como es lógico— de determinados corredores. Nos consta que se ha discutido, no aparece en la ley de acompañamiento, pero le quiero pedir su opinión acerca de esa posibilidad, no vaya a ser que —y ya tenemos bastante experiencia parlamentaria—, andando los días, hacia el mes de noviembre, aparezca alguna enmienda dirigida en ese sentido. Ya le digo que a nosotros el modelo del que hemos tenido conocimiento no nos gusta nada. En cuanto a las inversiones, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias es verdad que dota el capítulo con unos 11.000 millones de pesetas más; nosotros preguntamos si son suficientes; supongo que usted habrá analizado igual que nosotros el contenido de esos 48.000 millones y, claro, en ellos hay 8.000 millones que van dirigidos a estudios y proyectos. Nada más y nada menos (se lo decía esta mañana al señor Vilalta) que comprometen, si algún día se llevan a cabo, inversiones por valor de más de 3 billones de pesetas. Nosotros hemos hecho un cálculo, un poco la cuenta de la vieja, de entre 3 y 3,5 billones de pesetas. Parecen cantidades mayores y difíciles de sostener, muy fáciles de pintar en línea con lo que es una operación de venta a plazos en la que es especialista este Gobierno —he de admitirlo—, pero muy difíciles de gestionar y de concretar después. ¿Por qué FEVE, me refiero a las inversiones directas de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, cae de una forma extraordinaria de 500 a 78 millones? No se lo pregunto a usted, lo pongo como un ejemplo más. El corredor mediterráneo también tiene un 50 por ciento menos, las renovaciones de vías se quedan en 4.700 millones. Es decir, que tenemos un presupuesto que aparentemente crece, pero que, en el fondo, sigue siendo muy insuficiente y ni siquiera recupera la velocidad de crucero del año 1996, que estaba —creo recordar— en sesenta y tantos mil millones de pesetas.

Me gustaría que me explicara —no quiero ser cruel, pero seguro que lo va a hacer con más acierto que el anterior compareciente— el anexo de inversiones reales de Renfe provincializadas —que seguro que usted conoce—. Hay una partida de 25.000 millones de pesetas del total no regionalizable, y quisiera conocer una pincelada sobre él, supongo que será material rodante; en todo caso, me gustaría que nos explicara a qué se destinan.

La Ley de Presupuestos del Estado, señor Corsini, le permite aumentar el endeudamiento de Renfe, en este caso lo duplica, de 25 a 50.000 millones. Esto tiene un nombre —nosotros nos vamos a oponer a ello, sin duda—, que es centrifugar déficit. Si a usted le quitan 25.000 millones de lo comprometido en el PAIF a través de la aportación del capítulo 4, Ministerio de Fomento, y le permiten que se endeude de 25 a 50.000 millones, claro que esta cifra no computa a efectos de déficit, pero de alguna manera nos estamos haciendo trampas en el solitario. Nosotros hemos visto esa autorización de endeudamiento como algo negativo, que supone, repito, centrifugar el déficit. Necesitan 35.000 millones para externalizar su fondo de pensiones, que no vemos por ningún sitio, sólo hay 5.000 millones para recursos humanos; por tanto, faltan otros 30.000 —no sé si estará usted de acuerdo con ello— y van subiendo gravemente las necesidades de Renfe en el tratamiento que le da este presupuesto. ¿Qué deuda tiene el Estado en este momento con Renfe? ¿Cómo calificaría el actual parque de Renfe? Tengo datos acerca de que existe algún material rodante, en concreto Talgos de primera generación, que llevan en funcionamiento más de veinticinco años, y supongo que en el interés de todos estará poder acometer las renovaciones necesarias, y desde luego por nuestra parte no va a tener ningún tipo de problema en la comprensión acerca de esas inversiones.

En cercanías no son suficientes las consignaciones presupuestarias, se me dirá que han crecido mucho sobre el año pasado, pero es que el año pasado sufrieron tal operación de acoso y derribo que las llevaron casi al exterminio. El hecho de que hoy suban a 6.000 millones de pesetas no significa que sean suficientes. He de decirle —y ya sé que se me dirá que arrimo el ascua a mi sardina— que desde aquel famoso y celeberrimo plan Felipe no vemos que en las cercanías se haya hecho mucho. Las cercanías son un modelo, sin duda, de gestión y de prestación de un servicio valoradísimo por los ciudadanos, que incluso debería extenderse a otras ciudades por los excelentes resultados que da, pero no vemos que haya una atención al mismo. Nos gustaría que, por ejemplo, sólo con los rendimientos financieros de la inmovilización que tiene el GIF, esos 200.000 millones que, repito, porque no sé si los ciudadanos lo saben, el GIF va a tener parados (187.000 millones durante el año 1999 sin darles destino concreto), invertidos en deuda pública —supongo que en deuda pública, porque el secretario de Estado de Hacienda le recordará al señor presidente del GIF que no puede invertirlos en operaciones financieras de otra naturaleza, ya que lo prohíbe la ley—, simplemente con los rendimientos financieros de esas inversiones, supongo que ya le gustaría a usted disponer de esos 2, 3 ó 4.000 millones para el incremento de las inversiones en cercanías.

Por último, he de decirle que la valoración global que yo hago con carácter general es que hay un importante desequilibrio. Me temo que esa dualización —a la que hacía referencia y que el señor presidente del GIF ha despachado diciendo que no, pero como afirmación, diciendo que no hay ninguna dualización, que todo sigue igual— la vamos viendo día a día, la vamos viendo en el modelo inversor, la vamos viendo en la ausencia de proyectos de renovación del ferrocarril convencional y la vamos viendo claramente en la insuficiencia de las inversiones que a usted para su gestión se le atribuyen. En todo caso, sobre el conjunto de estas apreciaciones me gustaría que me diera una visión que yo agradeceré mucho.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nuestro grupo quiere expresar una vez más su preocupación por el modelo de ferrocarril al que estamos encaminados, que no es nuevo, llevamos años instalados en él. Nosotros seguimos pensando que, así como ha habido unas fuertes inversiones en infraestructuras de carretera en los últimos años, no ha sido así en ferrocarril, puesto que se ha concentrado toda la inversión fundamental en alta velocidad y seguimos con el mismo modelo.

Una primera sugerencia es decirle a Renfe que, ya que tiene capacidad de endeudamiento hasta 50.000 millones, le puede pedir un préstamo al GIF. En primer lugar, el GIF no puede recurrir —parece ser— a invertir en capitales variables, aunque Enresa lo ha hecho pidiendo autorización hace muy poco tiempo y ha sacado unos buenos rendimientos a su propio capital con las limitaciones, y ayer nos lo explicaban en directo. Por tanto, mejor que tener que recurrir al mercado externo, quizá el GIF pueda ser un buen financiador a corto y a precios razonables y para el GIF puede ser una buena operación también. En segundo lugar, nos gustaría saber cuánto tiempo llevan sin contrato-programa, cuáles son las dificultades para que no haya habido continuidad tras el cierre del contrato-programa anterior y si se han cumplido todas las obligaciones del Estado con este contrato-programa anterior. Se ha preguntado también cuál ha sido la evolución de la deuda y, sobre todo, un aspecto muy concreto: esta mañana revisábamos en la Comisión mixta del Tribunal de Cuentas las cuentas del año 1994, que entonces se estimaba en más de 600.000 millones la deuda histórica de Renfe y que hoy, según con qué criterios, se puede elevar a casi un billón de pesetas.

Me gustaría saber qué recursos tiene que destinar Renfe el próximo año por los compromisos adquiridos con el Estado, a amortizar esta parte de deuda pública que le ha correspondido al 50 por ciento con el Ministerio y, por lo tanto qué repercusiones tiene el no poder invertir esas cantidades que hay que destinar en este momento a la deuda histórica. Nuestros datos pueden estar en torno a los 30.000 millones y nos gustaría saber si esto es así, porque entonces se están detrayendo casi 30.000 millones-año de posibles inversiones en infraestructuras, al continuar haciendo frente a parte de la deuda.

En el tema de Guadarrama, nos gustaría saber si tienen una coordinación efectiva con el GIF, porque de la última intervención me han preocupado dos cosas: una, si, según dice el GIF, se va a construir en alta velocidad, me preocupa el ancho de vía, no vaya a ser que Renfe esté modernizando su red en el ancho español, mientras el GIF esté pensando, por ejemplo, en el ancho europeo y tengamos un problema de cuello de botella.

Una pregunta más técnica y personal: ¿usted conoce algún túnel donde los trenes circulen a 350 kilómetros por hora, como aquí se acaba de afirmar? Yo no conozco ninguno. Si lo que se va a abordar es la construcción de un posible túnel (porque, también se ha dicho, ha quedado abierta la posibilidad de que sea o no túnel, yo por lo menos así lo he entendido), yo de verdad no conozco ninguno que permita esas velocidades. Quizá es que ha avanzado mucho la técnica desde mis años de ferroviario.

Insisto en que el ancho de vía sí me preocupa, no vaya a ser que tengamos un problema con las renovaciones de vía y luego no se pueda producir el efecto capilar, que es una de las grandes ventajas de la alta velocidad, como se ha demostrado en Francia.

También quisiera saber cuánto dinero se va a destinar este año a supresión de pasos a nivel y cuánto se va a destinar al cumplimiento del artículo 290 del reglamento de la LOT, la Ley orgánica del transporte terrestre, sabiendo que existe una grave preocupación, sobre todo en el entorno de las ciudades, por el cerramiento de las vías, dado el número elevado de atropellos y de víctimas que se están produciendo, sabiendo que existen dificultades presupuestarias, que existe una discusión constante con la corresponsabilidad en hacer frente a esto de los propios municipios, y nos tememos también que las cantidades puedan ser insuficientes para atender todas estas cosas.

Dos preguntas finales ¿Conocen ustedes algo del tema de la variante de Pajares, puesto que Ineco, filial de Renfe, está participando en el proyecto? ¿Qué previsiones tienen al respecto, ya que el GIF no lo va a abordar? Por último, ¿tienen alguna previsión para un posible soterramiento o actuación en la terminal de la estación de Gijón, en Asturias?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Espero que el señor presidente de Renfe entienda la intervención que voy a hacer en nombre del Bloque Nacionalista Galego, partiendo de la valoración y de la consideración, que desde luego es evidente, de que muchos directivos de esta compañía tienen, sin duda, el mejor talante del mundo y además de tener el mejor talante del mundo están preocupados por tener un servicio empresarial correcto, propio de un servicio público. Desde luego, en eso no vamos a entrar a hacer ningún tipo de valoración negativa.

Empezaré por decir que posiblemente, incluso desde ese mismo espíritu empresarial y de servicio público, los presupuestos del Estado para 1999 tienen una escasa inversión en ferrocarril en lo que es la generalidad de las líneas. Si después de tanto batallar la concesión del Ministerio de Fomento para aplicar en un plan quinquenal en Galicia es

prácticamente de unos escasos 25.000 millones de pesetas hasta el año 2002, para solucionar el problema de una red que está sometida a una tensión posiblemente de las más altas del Estado español entre la situación de la infraestructura y sus usos o, si se quiere, entre la tensión entre la infraestructura, los usos y las potencialidades de usos, comprenderá que la victoria que hemos conseguido con tanto batallar durante años es pírrica para cambiar cualitativamente la situación del ferrocarril en Galicia, no para tener trenes de velocidad alta ni de alta velocidad, sino para tener trenes, como planteaba el Parlamento de Galicia a finales de 1995, de velocidades medias de 110, 120, 130 kilómetros por hora dentro de la red del propio país.

Dicho esto y sabiendo que los 30.000 millones de pesetas, si añadimos los 3.000 millones que va a poner la administración autonómica, forman parte de un convenio firmado el 6 de abril con el Ministerio de Fomento, y de cuya ejecución no vamos a dudar, porque aparece plasmado en los presupuestos del Estado, sin embargo nos resulta llamativo que se empiece a vender la cifra de 70.000 millones de pesetas a invertir en cinco años cuando eso, desde el punto de vista presupuestario, no aparece en ninguna parte. Esto nos recuerda algo que ya nos decían allí algunos alcaldes: cuando no se sabe lo que hacer y se quiere hacer propaganda, firmas un convenio y queda bárbaro; no obliga a nadie y ya está. Pero, claro, eso es grave cuando se trata de algo plausible, algo real, porque para esta inversión no hacía falta la firma del convenio, a no ser únicamente para que la Xunta ponga sus 3.000 millones de pesetas y para que asesore e informe de cómo se tiene que hacer la inversión desde su punto de vista.

Ahora bien, lo que ya entra dentro de un criterio de política propagandística es vendernos un convenio Xunta-Renfe, que nada menos que se firma en agosto, en pleno verano, y cuyo contenido incluso tiene cosas simpáticas, porque es la primera vez que se le vende a un país en inversión 12.500 millones de pesetas en TRD como si fueran inversiones territorializadas en infraestructuras en Galicia y no deja de tener coña que nos prometan en un futuro programa-marco hipotético, virtual y que yo espero que sea cierto, pero que no deja de ser una suposición para el futuro, 18.500 millones de pesetas de fondos Feder y que paguen páginas enteras en los periódicos poniendo: ¡Xa temos 70.000 millones? Pues no. Nos tenemos que reír, porque ya no nos queda otro tipo de posibilidad, como gallegos, de que nos tomen el pelo. Pero créame, señor Corsini, esto ya no cuela. Las personas que se montan en el tren, usted sabe que son muchas en Galicia, en términos relativos, y eso que nada más tienen ustedes ese corredor A Coruña-Vigo; conviene que lo escuchen: en los 71 kilómetros A Coruña-Santiago los trenes tardan una hora y diez minutos, una hora y veinte y cincuenta y cinco minutos el TRD, si es que llega bien y puntual, no porque no corra, sino porque si en los cruces se desbaratan ya no hay manera de llegar puntualmente. Ahí hay muchísimos, miles y miles de usuarios. La promesa para cambiar eso en cinco años son 24.788 millones de pesetas, más los 3.000 millones de la Xunta de Galicia.

Nosotros nos vamos encargar, no de que sea cierto el convenio Xunta-Renfe, sino de que Fomento lo asuma a su debido tiempo, figurando en los Presupuestos Generales

del Estado como debe de ser. Es curiosa la contestación que nos dio el Gobierno: Posteriormente, se tuvo conocimiento —que tiene gracia la manera de redactar— de un convenio a firmar por la Xunta de Galicia y Renfe que prevía, etcétera. Así está redactado, todo en pasado. Este convenio se firmó en agosto.

En definitiva, no son presupuestos del Estado, no están consolidados, ni siquiera están planteados quinquenalmente. Por tanto, no deja de ser propaganda, cosa que es lamentable y que se entiende por una tensión política que vive el país en algo que afortunadamente conseguimos convertirlo en un tema de tensión política y de debate, por mucho que se haya intentado oscurecer.

Ya sé que en este caso hay un conflicto larvado o psicológico y sentimental, porque hay datos que son una cantada, sobre todo cuando se está dispuesto a invertir un billón y pico de pesetas en grandes lujos; sé que tiene que haber tensión entre deseos empresariales y condiciones determinantes o imposibilidades políticas. Porque, vuelvo a repetir, el estado de la red es ése. Y hablo de la red que nos miman porque de la otra, qué voy a hacer: llorar como vil gallego, si no me queda la posibilidad de cambiar la realidad.

Este esquema, que es diseño estatal totalmente y que viene de atrás, aún nos lo agudizan con este tipo de conductas totalmente falsarias y propagandísticas en el diseño del propio país.

No sé si usted sabe que en este «Xa temos 70.000 millones» nos colocaron nada menos que un mapa de Galicia con toda la red diciendo lo que iba a pasar en cada una de las partes (la disminución de tiempo en los viajes, etcétera). ¿Sabe lo que falta en él? Justamente el tramo Ferrol-Coruña. Se atreven a presentar en público un plan para Galicia nada menos —eso sí— de 24.778 millones reales más los 3.000 millones reales de la Xunta de Galicia —que existen— y dejan fuera los 71 kilómetros de A Coruña-Ferrol ya que por lo que se ve, no tenemos derecho ni a la miseria de la miseria de Galicia. Lo publican y dicen que eso lo dejan para carreteras. Es un puerto con un problema de mercancías alucinante, que la compañía conoce, que sabe que potencialmente aún podía ganar muchos más cuartos. Tiene un área urbana de 500.000 habitantes, con dos trenes subvencionados que, además, son los que menos se deben de subvencionar porque son los que más llenos van, a pesar del disparate de tardar hora y media en 71 kilómetros.

Vuelvo a repetir que tengo conciencia de que una cosa es Renfe como compañía, y otra sus directivos, que afortunadamente creo que en su conciencia saben que la situación del ferrocarril en Galicia es dramática y que, además, no es de recibo, incluso desde el punto de vista de la competitividad, eso que tanto les gusta soñar; o como decía aquel maquinista: estos trenes son bárbaros, pero no los puedo poner a correr, porque sólo tengo unos 12 kilómetros en los que puedan ir a 110 kilómetros; en todo lo demás pueden utilizar otro tipo de tren, daría igual porque se podía hacer en el mismo tiempo, parando todos los otros, y punto.

Éste es el problema de fondo y a estas alturas, por el bien y la higiene mental de todos, creo que convendría aquilatar y decir lo que es verdad, lo que es probable pero no consolidado y lo que es producto de la tensión política, que yo lo entiendo, pero que me parece excesivo, sobre todo cuando se nos vende que «Xa temos 70.000 millo-

nes», pero nunca hay manera de cuadrar las cifras. Las reales, las que yo veo, no pasan de 30.000 millones, contando con el dinero que vamos a poner nosotros; a las hipotéticas incluso hay que descontarles 12.500 millones. En cuanto al Fondo Feder no sé si lo puede controlar Renfe; yo espero que sí, que usted lo controle como quiera y diga: para los gallegos 18.500 millones, aunque se cabreen Arias-Salgado, el Gobierno de España y no sé cuántos más. Pero eso ya es mucho decir. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, aunque sé que el presidente del Congreso ha hecho alguna exclamación un poco extemporánea, le rogaría que tuviera un lenguaje más acomodado a las prácticas parlamentarias.

Para contestar, tiene la palabra el señor Corsini.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Una vez más expreso mi satisfacción por comparecer ante ustedes, que saben que lo hago con sumo gusto.

Creo que con la argumentación que voy a aportar en este momento contestaré a la mayor parte de las preguntas. Me van a permitir que haga un breve repaso de los temas más importantes, por ejemplo, el resumen de lo que ha sido el contrato-programa, que finaliza este año 1998, cómo está el ejercicio de 1998, en curso, y cuáles son las previsiones para 1999. Luego hablaremos un poquito, si les parece a ustedes, del estado en que se encuentra la negociación del contrato-programa, así como de las perspectivas de futuro en lo que en mi modesta opinión puedo aportar como gestor de esta compañía ferroviaria.

Vamos a comenzar hablando del resumen del período 1994/1997 del contrato-programa. En el contrato-programa se definen cuatro objetivos. El primero es el control del gasto y los resultados de explotación. Respecto al mismo en términos generales, desde el punto de vista del gasto, se ha cumplido el contrato-programa durante el período 1994/1997. De 1998 ya hablaremos, porque está en curso.

La evolución del coste del sistema ferroviario ha pasado de 326.668 millones de pesetas en el año 1993 a 257.850 millones de pesetas en el año 1997, lo que supone un descenso del 21,1 por ciento de la aportación del Estado.

El segundo objetivo, que es la especialización y diferenciación de la gestión en unidades de negocio, se ha cumplido y se ha profundizado en él con la incorporación del concepto de unidad de mercado. Esta gestión y comercialización especializada por unidades de negocio ha permitido alcanzar incrementos de ventas muy importantes en cercanías, alta velocidad, cargas y transporte combinado.

Por otra parte, puso en evidencia la inviabilidad del transporte de paquetería por ferrocarril, actividad que fue cerrada en 1996, y las dificultades estructurales del transporte de largo recorrido en el área norte-noroeste, donde la infraestructura ferroviaria no nos permite en el momento actual ser competitivos con otros medios de transporte.

De todas formas, las medidas de gestión adoptadas han permitido mejoras en la unidad de grandes líneas en el presente ejercicio 1998, que han sido sustanciales, y a las que luego pasaremos revista.

El tercer objetivo era la reestructuración de la plantilla, con la puesta en marcha del expediente de regulación de

empleo. Con jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas, Renfe ha cumplido los objetivos previstos en el contrato-programa en un marco concertado, sin tensiones y sin problemas, porque todo se ha hecho mediante la oportuna negociación. La disminución de la plantilla en estos cuatro años ha sido de 5.603 trabajadores, exactamente el 13,5 por ciento, pasando de 41.627 empleados, al 31 de diciembre de 1993, a 36.023 empleados, al 31 de diciembre de 1997. Por último, el cuarto objetivo era el control del endeudamiento financiero, lo que se ha producido, y luego entraremos en detalles.

En relación con el avance de 1998 y conclusiones generales de los cinco años de vigencia del contrato-programa me gustaría se un poquito más explícito. En el actual ejercicio de 1998, la situación acumulada en agosto, respecto al mismo período de 1997, presenta una buena perspectiva. Los ingresos en cercanías han crecido un 4,6 por ciento; los de regionales un 5,9; los de AVE un 10,5; grandes líneas un 10,2; cargas un 5,3, y transporte combinado un 5,2. La evolución positiva de los ingresos, ya señalada, se ve acompañada por la evolución de los gastos, reduciéndose los mismos en un 1,9 por ciento, pasando de 469.000 millones de pesetas, previstos en el PAIF, a 460.286 millones de pesetas del avance de 1998.

El concepto que tiene mayor incidencia en esta disminución es el de los gastos financieros y asimilados, cuya reducción es de un 10,2 por ciento, y es consecuencia fundamentalmente de la bajada de los tipos de interés. Los gastos de personal también se han visto minorados en un 0,5 por ciento, debido al mayor efecto que el previsto de los planes de regulación del empleo, el ERE, en vigor. Otras partidas que reflejan disminución son las de los gastos de servicios del exterior, que se reducen un 0,5 por ciento y los de amortización en un 0,3. Por tanto, el avance en el ejercicio en curso incluido en esos presupuestos generales contempla un resultado equilibrado ante gastos extraordinarios, mejorando el PAIF aprobado para 1998. En esos momentos se puede asegurar el cumplimiento un año más del contrato-programa actualizado que Renfe firmó hace cinco años con el Estado.

De estos primeros años del contrato-programa se pueden enunciar las siguientes conclusiones generales, lo que creo que es bueno, porque como en el futuro tendremos que hablar de un nuevo contrato-programa nos va a permitir marcar un poquito cuál ha sido su seguimiento. Primero, nos facilitado de manera importante la relación con los distintos organismos, agentes relacionados con la empresa y, de manera singular, con las comunidades autónomas, autoridades locales y sindicatos. Segundo, se ha puesto en marcha, de acuerdo con los sindicatos, un plan social que está permitiendo mejorar la productividad y ajustar los recursos de la empresa según lo previsto en el contrato-programa, y se ha vinculado una parte de la retribución de los trabajadores a la consecución de los objetivos económicos de la empresa. Tercero, la financiación de algunos servicios regionales para las comunidades autónomas se realiza en un marco general de concertación y de comunicación. Cuarto, la empresa ha efectuado un esfuerzo en el rigor y en la racionalización de inversiones, mejorando la dotación de sus archivos y generando una cierta autofinanciación por este concepto. Quinto, el contrato-programa introduce

rigor en las relaciones de la empresa, y en consecuencia del Estado como accionista único, con el sector financiero, en cuanto que define un marco económico estable y un control del endeudamiento. En este sentido es importante el cumplimiento de todos los compromisos tanto por la empresa como por el Estado. Sexto, los objetivos económicos y de calidad establecidos, que suponían unas mejoras importantes respecto a ejercicios anteriores, se han alcanzado. Por ejemplo, los trenes AVE mantienen una puntualidad del 99,3 por ciento; el índice de calidad percibido de grandes líneas es del 7,2 y la puntualidad del 94,2 por ciento; en los servicios de cercanías la puntualidad alcanza el 98,6 por ciento de los trenes y en los regionales, el 95,1 por ciento.

Presupuesto para 1999. Las aportaciones del Estado para el ejercicio 1999 son de 228.518 millones de pesetas — 133.423 como subvención de explotación y 95.095 como subvención de capital—, descontada la aportación para el plan de recursos humanos, 20.220 millones de pesetas menor que en 1998. El presupuesto de explotación, elaborado por Renfe, presenta un resultado, antes de subvenciones, de 241.836 millones de pesetas, descontado el impacto de la normativa fiscal pendiente, lo que supone una mejora de 10.529 millones de pesetas sobre el año 1998.

Por partidas, en la evolución 1999-1998 cabe hacer los siguientes comentarios. Los ingresos de tráfico presentan un crecimiento del 5,7 por ciento sobre el avance del año 1998. Los gastos de personal previstos para 1999 se incrementan en el 0,5 por ciento. La reducción de plantilla, debido a la ampliación del Plan de regulación de empleo, se estima en 665 trabajadores en 1999. Respecto al inicio del contrato-programa, Renfe habrá disminuido su plantilla en un 16 por ciento, lo que supone 6.650 empleados menos. El incremento salarial previsto es acorde con la normativa al respecto incluida en el proyecto de ley de presupuestos para 1998: IPC, igual a 1,8 por ciento. Los materiales y servicios de exterior, eliminando el efecto de la prorrata del IVA (10.600 millones de pesetas) presentan un crecimiento del 2,1 por ciento sobre 1998, muy inferior al 5,7 por ciento de incremento de ingresos. Los gastos financieros contemplados en este presupuesto alcanzan la cifra de 83.571 millones de pesetas, 5.582 millones de pesetas menos que la previsión de 1998, como reflejo de la política financiera de la compañía, del ajuste del ritmo inversor y de la bajada de los tipos de interés.

En síntesis, para 1999 Renfe prevé el cumplimiento global de este presupuesto, continuando el control sobre el endeudamiento de la empresa. La interpretación que finalmente se adopte sobre la aplicación de la modificación del cálculo de la prorrata del IVA recogida en la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, podría alterarlo. En cualquier caso, en este presupuesto hemos asumido la posición más desfavorable para la empresa, es decir, lo hemos descontado antes.

Resumiendo, habiendo partido al inicio del contrato-programa de unos resultados, antes de subvenciones, de 326.000 millones de pesetas, en el año 1999 nos encontramos con una cifra de 241.000 millones de pesetas, en términos fiscales homogéneos. Esta reducción del coste del

26 por ciento en pesetas corrientes ha venido acompañada de una mejora sustantiva de la oferta y de su calidad.

Inversiones. Las inversiones previstas para el ejercicio 1999, del mismo modo que en los años anteriores, obedecen al criterio de su financiación por autogeneración de recursos, manteniéndose por debajo de la dotación de amortizaciones. He de señalar que en este ejercicio 1999 se establecerá el futuro contrato-programa y se determinará la necesidad de material móvil para la explotación de las nuevas infraestructuras que entren en funcionamiento en los próximos años. El contrato-programa 1994-98 ha consolidado a Renfe como empresa de prestación de servicios de transporte, correspondiendo al Ministerio de Fomento la planificación y ejecución de las inversiones en nuevas infraestructuras ferroviarias. Por otra parte, Renfe asume, por cuenta del Estado, el mantenimiento y la conservación de la red existente y el control del tráfico ferroviario, mediante un convenio específico. Por tanto, las inversiones de Renfe incluyen aquéllas requeridas para la operación del transporte, en base a las expectativas comerciales y las correspondientes para el mantenimiento y rehabilitación de los activos existentes de la infraestructura ferroviaria. Dichas inversiones alcanzarán la cifra de 332.675 millones de pesetas en el quinquenio 1994-98, cuya distribución, según los tipos de activo, es la siguiente: infraestructura y estaciones, 177.156 millones; material rodante, 127.258 millones; y talleres y otros medios de producción, 28.251 millones de pesetas. La inversión aprobada y pendiente de ejecutar al 1 de enero de 1999 se estima que alcanzará la cifra de 101.000 millones de pesetas, que corresponde a la prevista inicialmente en el contrato-programa y son 75.000 millones de pesetas, más la ampliación autorizada por el Consejo de Ministros para la contratación, en 1998, de 46 nuevos trenes de cercanías. De esta inversión, cuyo desglose es el siguiente: infraestructura y estaciones, 43.119 millones, que incluye —desglosado— el mantenimiento y rehabilitación de activos de infraestructura, 28.445 millones, y estaciones de viajeros y espacios de uso comercial, 14.674 millones; material rodante, 18.776 millones y talleres y otras medidas de producción, 7.075 millones de pesetas. Esta anualidad incorpora el plan de nuevas inversiones para 1999, que —como se ha citado anteriormente— estará condicionado por el marco que establezca el futuro contrato-programa y por la necesidad de contratación de nuevo material rodante derivado de nuevas infraestructuras. Las inversiones en mantenimiento y rehabilitación de activos de infraestructura corresponden a más de 900 operaciones, distribuidas entre las diferentes especialidades como infraestructura, supraestructura de vía, electrificación e instalaciones de seguridad, etcétera. Aproximadamente el 60 por ciento de estas inversiones corresponde a actuaciones en infraestructura y vía, el 18 por ciento se realiza en instalaciones de seguridad, un 8 por ciento en electrificación y el 14 por ciento restante son actuaciones en telecomunicación y pasos a nivel.

En relación con la inversión de material rodante, el 61 por ciento es para trenes de cercanías, de los que 6.700 millones de pesetas corresponden al contrato de 20 trenes —los primeros que se van a entregar el año que viene—, por un coste total de 11.380 millones, y 5.194 millones de pesetas a la ampliación en 46 trenes, por un coste total

de 26.000 millones de pesetas, autorizada por el Consejo de Ministros. De estos dos contratos, 25 trenes se entregarán a lo largo de 1999 y los 41 restantes, en los dos años siguientes. Ya saben ustedes que el proceso de maduración normal en la fabricación de material ferroviario viene siendo entre 18 y 24 meses. Como ustedes recordarán —porque además fue un tema que tuvo una cierta publicidad en los medios de comunicación—, hemos hecho un esfuerzo importante apostando por las cercanías y, a pesar de que teníamos el techo de endeudamiento, el Gobierno autorizó su ampliación, concretamente y acogiendo a una reserva expresa que tenía el contrato-programa para la compra de trenes de cercanías, en función de una demanda no atendida, y se encargaron 48 trenes, además de los 20 en marcha.

En relación con grandes líneas, 406 millones de pesetas corresponden a los pagos finales del contrato de diésel, electrotrenes y de los intercity 2000. El coste total son 9.470 millones de pesetas, contratados en 1996 y que entrarán en operación a lo largo de 1999. Acerca de los regionales, 450 millones de pesetas corresponden a la liquidación del contrato de 16 trenes automotores diésel, que han entrado en funcionamiento a lo largo de 1998, y 450 millones de pesetas al primer pago de una posible ampliación de 15, que se contratarían en 1999. Estamos hablando de los TRD, que conoce mi buen amigo el señor Rodríguez porque han tenido un cierto éxito en Galicia, en el corredor. En todo caso, será en el marco de la negociación del contrato-programa cuando se determine el material rodante que se contratará a lo largo del ejercicio 1999 y siguientes para la unidad del negocio regional, así como para las grandes líneas y AVE, que vendrá condicionada por la necesidad de reposición y modernización del material rodante obsoleto y por la provisión del material necesario para la explotación de las nuevas infraestructuras que entren en funcionamiento en los próximos años.

Perspectivas de futuro. Aparte de las previsiones para 1999 que se ha señalado, creo que es de interés hacer una referencia a un horizonte temporal más amplio. Los proyectos de infraestructuras ya comprometidos por el Ministerio de Fomento permiten esbozar un escenario muy favorable para las expectativas del tren. En nuestro plan estratégico (que servirá sin duda —y que está sirviendo— para el proceso de elaboración del contrato-programa) contemplamos la puesta en funcionamiento de las nuevas obras de infraestructura, que son básicas para el futuro de este modo, desde nuestro punto de vista de operadores ferroviarios. En primer lugar, la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona supondrá un cambio espectacular en la posición competitiva, no sólo del propio corredor sino de las relaciones que, apoyándose en esa línea, se verán claramente mejoradas en su oferta.

Por otra parte, el reciente encargo al GIF por parte del Gobierno de la construcción de la vertiente Guadarrama supondrá un cambio sensible en la explotación ferroviaria en todo el cuadrante norte-noroeste del país, desde Galicia hasta el País Vasco. Como hemos repetido sistemáticamente, la posibilidad de un ferrocarril en esa zona es muy débil, por no contar con unas infraestructuras adecuadas que nos permitan ofrecer servicios de altas prestaciones.

Las mejoras de los ejes centro-Levante junto a lo señalado anteriormente permitirán a Renfe recuperar posiciones de liderazgo en el mercado en las medias distancias. Asimismo, los convenios firmados por las comunidades autónomas suponen la continuidad en la línea de colaboración mantenida por esta empresa con ellas, ayudando al desarrollo del tráfico regional.

Por parte de Renfe pensamos continuar con los esfuerzos de mejora de calidad y eficiencia económica para que tanto en el transporte de viajeros, cercanías, alta velocidad, grandes líneas regionales, como de mercancías, a través del transporte combinado, seamos capaces de responder a la creciente demanda social del transporte por ferrocarril.

Último punto. En lo que se refiere al endeudamiento, me parece que se había mencionado tanto por el señor Caldera como por el señor Santiso. En este momento al 30 de septiembre de 1998 nuestro nivel de endeudamiento es un billón 155.000 millones de pesetas. El máximo histórico de Renfe en cuanto a endeudamiento ha sido el 31 de marzo de 1995 un billón 400.000 millones. El 31 de mayo de 1996, cuando empecé a actuar en la Presidencia, estábamos en 1 billón 350.000 millones de pesetas; quiere decir que hay una diferencia de 195.000 millones de pesetas desde el máximo histórico a la situación actual.

Hay una pregunta puntual sobre inversiones en pasos a nivel. El Ministerio de Fomento ha destinado 2.565 millones de pesetas para 1999 y Renfe otros 2.552 millones; en total 5.117 para operaciones puntuales en supresión de pasos a nivel. Sepan ustedes que el valor medio de un paso a nivel es de unos 100 millones de pesetas; nos quedan casi 4.500 pasos a nivel y el enfrentarlos globalmente representaría unas inversiones que difícilmente se pueden atacar de golpe. Es un punto débil del ferrocarril y en la medida de las posibilidades habrá que ir haciéndoles frente.

Quisiera aclarar algo que el señor Caldera había preguntado en relación con el resultado negativo de 23.000 millones de pesetas porque hay una diferencia sustancial. Las subvenciones a Renfe entre 1998 y 1999 se van a reducir en 326.000 millones de pesetas, o en 241.000 en términos fiscales homogéneos; es decir, será una reducción del 26 por ciento y, al mismo tiempo, lo hemos compatibilizado con una mejora sustancial de la oferta y de la calidad; entre 1990 y 1998 esta mejora va a ser de 10.529 millones de pesetas.

Sentadas estas bases, la pérdida este año de 23.919 millones de pesetas deriva de una aportación del Estado inferior a la del año anterior con unas aportaciones de 228.518 millones de pesetas. Esperamos que esta pérdida quedará compensada por dos factores que les voy a reseñar. Primero, la resolución que se dé al IVA, que son 10.600 millones de pesetas, que llevamos descontados a priori y, si se resuelve de forma positiva, serán 10.600 millones más en nuestra cuenta de resultados. Segundo. Un posible crédito extraordinario por enlace con el nuevo contrato-programa, que hemos demandado, por importe de 20.000 millones de pesetas, de manera que en cualquier caso el asunto sería claramente positivo.

En cuanto a las consignaciones para inversiones totales en ferrocarril, la diferencia entre 1998 y 1999 es de un 17,2 por ciento más globalmente; es decir, entre lo que es el Ministerio de Fomento, al que le han correspondido 36.384

millones de pesetas durante 1998 y lo consignado este año, son 47.772. El GIF en 1998 fueron 80.000 millones —lo conocen porque lo han mejorado— y este año son 100.000. Por lo que se refiere a Renfe, la cifra se mantiene prácticamente igual. En 1998 tuvimos unas consignaciones para inversiones de 68.617 millones de pesetas y este año van a ser 68.970 millones de pesetas. La relación 1998-1999 es la siguiente: contra 184.951 millones de pesetas, globalmente, aparecen 216.742; es decir, hay una diferencia de 31.791 millones de pesetas, lo que representa un 17,2 por ciento más globalmente.

En cuanto al desglose de las principales inversiones el GIF tiene 100.000 millones y el Ministerio de Fomento 47.000 millones, de los que 6.000 corresponden a cercanías; acceso a puertos, 2.300; la Y vasca, 1.000; corredor mediterráneo, 8.000; Madrid-Mediterráneo, 1.900; acciones complementarias, 13.000, que desglosados son: prolongaciones en vía, 4.000, y actuaciones en Galicia, 5.500 millones; supresión de pasos a nivel, 2.400; estudios de alta velocidad Madrid-Valencia, 2.500, y Córdoba-Málaga (estudios y proyectos), 3.000 millones.

En lo que se refiere a la falta de atención a la red convencional, las inversiones de reposición en infraestructura que realiza Renfe representan unos 28.000 millones de pesetas en unas 900 actuaciones diferentes. Estas actuaciones están en la base de la mejora de los resultados de calidad de los servicios, puntualidad y confort a los que me he referido. El Ministerio de Fomento invierte en diferentes actuaciones en la red convencional otros 39.000 millones de pesetas, lo que en total significa unos 67.000 millones, que es lo que aportamos globalmente Renfe y el Ministerio al mantenimiento de la red convencional.

Quisiera hacer alguna referencia especial, si me permiten ustedes antes de hablar del convenio de la Xunta, en relación con el contrato-programa. Creo que esta mañana el secretario de Estado les ha esbozado a ustedes el proceso de confección del contrato-programa en que nos encontramos. Nosotros hemos estado trabajando hasta el mes de junio para desarrollar un plan estratégico que tuviese un alcance hasta el año 2003 y que nos permitiese, de una forma u otra, poder confeccionar un contrato-programa con un diseño que tuviera en cuenta el entorno en el que nos vamos a mover. El problema que se plantea en este caso a todos los que en ese momento estamos gestionando Renfe es que a los equipos anteriores se les ha exigido una administración austera y rigurosa de los caudales públicos y una buena cuenta de resultados en la medida de sus posibilidades; pero a nosotros no solamente se nos va a exigir eso, sino que, además, hagamos un diseño de futuro del ferrocarril. Con un entorno cambiante, con la aplicación de las directivas, con lo que está pasando en el resto de Europa y con los diseños que tenemos encima de la mesa tenemos que empezar a andar, como bien comprenderán ustedes.

Lo más importante de este contrato-programa —y tendremos ocasión, si SS.SS. lo estiman oportuno, de explicarlo aquí en el futuro— es que sea un contrato-programa sin aristas, modulable, que nos permita engarzarlo con aquel diseño, que nos permita incorporarnos al resto de Europa con un diseño de futuro porque el entorno está cambiando y, o lo hacemos nosotros, o nos lo harán desde

fuera. A mí me parece que en este contrato-programa, por lo menos en las líneas a las que hemos hecho especial referencia, que han sido la compra intensiva de material — antes el señor Caldera hablaba del proceso de obsolescencia en que se encuentra nuestro material—, hay que reponerlo, hay que sustituirlo en un plazo relativamente breve y tiene que ser intensiva la compra de material. En el tema de las infraestructuras al GIF y al Ministerio les corresponde no sólo la planificación, sino la construcción de nuevas infraestructuras. Por tanto, nosotros como empresa operadora lo que necesitamos son buenas infraestructuras ferroviarias, construidas en el menor tiempo posible, que nos permita ser competitivos, pero que a mejor infraestructura, mejor servicio. Por tanto, somos uno más a demandar infraestructura, uno más a apoyar.

Es importante que el contrato-programa no solamente contemple eso sino también todo lo que son las compras de nuevo material, nuevas infraestructuras ferroviarias, nuevo tipo de negocios que deberá, en la medida de sus posibilidad, ser soportado por el propio negocio como líneas generales.

Su señoría esbozaba hace un momento la posibilidad de las agrupaciones de interés económico. Éste es uno de los elementos más que habrá que contemplar, es decir, la incorporación del sector privado junto con el sector público para desarrollar operaciones en las que, a lo mejor, los caudales públicos no tienen suficiente posibilidad —de alcanzarlo, pero juntos podemos hacerlo y nos va a permitir oxigenar nuestro sistema de gestión.

Creo que es bueno externalizar y aportar ideas nuevas. Por eso, a mí me gustaría —y si tenemos ocasión lo haremos, si ustedes lo consideran oportuno, cuando hayamos terminado este proceso de elaboración del contrato-programa en el que los Ministerios de Fomento, Economía e Industria tendrán mucho que decir— explicarles aquí un poco cuál es el futuro del ferrocarril desde nuestro punto de vista. Creo que hay que apostar por el optimismo porque, si no, entre otras cosas, no estaría aquí; quiero adelantarles eso.

Yo apuesto por el ferrocarril, porque creo en él y porque creo que ha llegado el momento del ferrocarril. Hay que lanzar un mensaje de optimismo no solamente porque creo que los próximos años van a ser de inversión intensiva en infraestructura ferroviaria, sino también en compra de material, y porque en torno al año 2004 estaremos viendo una red de ferrocarriles absolutamente distinta a la que estamos contemplando en este momento, y con unas tasas importantes de retorno. Yo quiero mandarles este mensaje de optimismo no solamente porque sea mi obligación, sino porque re en ello y espero poderse demostrar.

Al señor Rodríguez quiero decirle que en la primera comparecencia, no sé si se acuerda usted, en 1996, yo le pedí un poquito de paciencia en el sentido de que nosotros íbamos a apostar por Galicia. creo que desde entonces hemos trabajado bastante. A lo mejor no es todo lo que a todo el mundo le gustaría, porque saben ustedes que las inversiones en infraestructura ferroviaria maduran muy lentamente, la capacidad del Estado es finista en cuanto a sus recursos, y nosotros también tenemos una capacidad limitada, pero yo creo que hemos hecho una labor importante en la generación de nuevas posibilidades de gestión,

no solamente el corredor Vigo-La Coruña, Vigo-Santiago, con la nueva puesta en marcha de los TRD, sino también con la forma del convenio. A mí me parece que el convenio, independientemente de que puede ser un poco voluntarista, que lo es relativamente, es un convenio a cinco años de 30.000 millones de pesetas, en el que los fondos Feder nos permiten aportar en torno al 60 por 100, el otro 40 por 100 será aportado al 50 por 100 por parte de la Xunta y el otro 50 por 100 con fondos de Renfe, y junto con el otro convenio firmado entre la Xunta y el Ministerio de Fomento estamos hablando de unas inversiones de 60.000 millones. Yo creo que en este momento cualquier inversión ferroviaria es poca, porque todos necesitamos muchas cosas y nos encantaría tener la mejor infraestructura del mundo para poder dar el mejor servicio, pero tenemos que ir paso a paso, y esperar que la maduración de las infraestructuras nos permitan, al igual que la compra de material, ofrecer un servicio competitivo a los ciudadanos en general y a nuestros clientes en particular. A mí me parece que sería un poco injusto decir que no hemos hecho un esfuerzo importante en Galicia, y espero además poderse demostrar, si me deja un poquito.

No sé si he contestado a todas las preguntas porque han sido muchas cosas, pero sí hemos pasado revista a lo largo del contrato-programa.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar una breve intervención por si ha quedado alguna pregunta sin contestar. Señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Breve, señor presidente, porque de la abundantísima información que tendremos que cribar con el «Diario de Sesiones» en la mano, que por supuesto le agradecemos, me es imposible situarme ahora en muchas de las preguntas concretas que había realizado. Con carácter general, el presidente de Renfe demuestra, según su información, que efectivamente el contrato-programa se está cumpliendo, y que en este momento está habiendo una mejora en la prestación de servicio, está habiendo unos ingresos por tráfico que crecen, y más o menos el incremento de los ingresos y el control de los gastos garantiza una supervivencia de la empresa, por decirlo de alguna manera porque tampoco son resultados espectaculares.

En todo caso, ha tenido usted dos elementos absolutamente favorables. Creo que los resultados son para saludarlos, pero modestos; el crecimiento de tráfico por ingresos no llega, en términos medios, según he entendido, al crecimiento nominal de la economía, por ese entorno anda, y —repito—) ha habido dos elementos muy favorables: uno, el esfuerzo que se hace de contención con respecto a la plantilla de los trabajadores; y, dos, la caída de los tipos de interés. Evidentemente dos elementos que nosotros saludamos y que nos permiten poder decir que más o menos se van cumpliendo las previsiones. Sin embargo, usted me ha dado la razón en cuanto a mi crítica a la rebaja que en el ejercicio de 1999 suponen con respecto al PAIF las aportaciones del Ministerio de Fomento, y me habla ya de un posible crédito presupuestario cuando todavía no hemos empezado a discutir —y me parece lógico, desde su responsabilidad su obligación es pedir lo que cree que le

corresponde— la posibilidad de modificar el proyecto de ley de presupuestos con enmiendas. Nosotros vamos a dar la posibilidad al resto de los grupos para que voten un incremento de esa naturaleza, y presentaremos la enmienda correspondiente, porque creemos que efectivamente Renfe lo necesita.

Como no se hace futuro, señor Corsini, es con inversiones como las reflejadas en el proyecto de ley de presupuestos para el año que viene, donde el corredor mediterráneo cae un 50 por 100; donde hay actuaciones complementarias mínimas que deberían ser fortalecidas (Murcia, Extremadura, Andalucía, Castilla y León), aunque es verdad que suben bastante las inversiones en Galicia; donde el corredor Madrid-Mediterráneo tiene un tramo fundamental, Madrid-Albacete, que está prácticamente olvidado; el Alicante-La Encina no vemos por ningún lado que haya inversiones precisas, etcétera.

Claro que hay movimiento, le pediremos su comparecencia, si no le parece mal, cuando tengamos el contrato-programa, porque la cosa se mueve y hay que hacer un diseño de futuro. Nuestra importante preocupación es que en ese movimiento, como hemos visto en la comparecencia anterior, se están diseñando alternativas de gestión en las que no sabemos cuál va a ser definitivamente la ubicación y el papel de Renfe. Se están diseñando posibles agrupaciones de interés, se está hablando de posibles gestiones interesadas que queremos discutir y valorar. Hay un decreto de acceso a las infraestructuras ferroviarias —que, por cierto, he pedido esta mañana, espero que se me envíe porque no lo he visto publicado en el BOE— que también ya va determinando el uso de nuestra red y ante todas esas alternativas tenemos que estar prevenidos y le pediré en su momento la comparecencia para ello.

Por último, una pregunta concreta. Quiero saber —me lo pide una parlamentaria de Cuenca con razón— si hay en el presupuesto —yo no lo he visto— una inversión de 1.700 millones para la modernización de la línea Madrid-Valencia en el tramo Aranjuez-Tarancón. Tengo mucho interés en saberlo porque los parlamentarios del Partido Popular, que en cada una de las provincias siempre afirman que los presupuestos son históricos —siempre son históricos, en todas partes, en este caso le toca a Cuenca—, afirman de modo público —y la publicidad debe tener su coste político— que hay esta inversión que nosotros no encontramos por ningún sitio. Le ruego que me lo confirme o me lo desmienta, porque debemos dar a los ciudadanos de Cuenca la información correcta. Si hay 1.700 millones, los hay, y si no los hay —nosotros no los vemos por ningún lado—, no los hay, y allá cada cual, que asuma sus responsabilidades.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Brevemente, para decir que, algunas de las preguntas no han quedado contestadas, puedo entender que que no contesten ahora, pero pediría que si es posible dar una respuesta por escrito más adelante, por favor los la haga llegar.

Quiero agradecer la comparecencia en cuanto a la amplitud de los datos —que también estudiaremos en detalle—, que confirman, en nuestra opinión, que Renfe sigue

teniendo encima una losa importante al tener que hacer frente, año tras año, a una parte de la deuda histórica; deuda que, por otra parte, corresponde a una política siempre por la que el Estado obliga a Renfe a endeudarse, en lugar de afrontar en su día costes de infraestructuras que tenía que haber hecho frente al propio Estado. Creemos que es un tema de batalla para el próximo contrato-programa el intentar rebajar el peso de los costes financieros que, si no le he entendido mal, pueden llegar a 80.000 millones/año.

Una pregunta muy concreta era qué dinero se va a invertir para el cumplimiento del artículo 290 de la LOT. Sabemos que hay unos convenios —una respuesta que usted mismo ha dado a este tema en otro ámbito— sobre el cerramiento de Talavera de la Reina, vía Robledo, Benalmádena y Madrid, y quería saber cuánto está previsto para el año 1999 en este tema.

Quiero anunciar que apoyaremos una enmienda, bien nuestra o de otros grupos, en el sentido de tratar de evitar que Renfe tenga que recurrir este año de nuevo a un crédito extraordinario cuando podemos todavía, en fase presupuestaria, subsanarlo para precisamente impedir que continúe incrementándose la deuda.

También le preguntaba si tenía algún conocimiento en el tema de Pajares, puesto que Ineco lo estaba abordando. Y, por último, si hay algún proyecto de electrificación de prolongar la línea de Fuenlabrada, ya que el propio Ruiz-Gallardón anuncia una nueva macrooperación de cierre Móstoles-Fuenlabrada, etcétera. Nosotros hablamos más de la prolongación de Fuenlabrada hacia Castilla-La Mancha, entendiendo que ahí hay una zona en la que una mínima actuación de electrificar los kilómetros próximos puede afectar a una población importante.

Insisto que no es necesario que nos conteste a todo ahora, sino en su momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor Corsini, usted sabe que los que estamos habituados a una realidad con muchas deficiencias y no tenemos tendencia al ideologismo, sabemos lo que cuesta y lo que valor cualquier cambio mínimo en el funcionamiento de las cosas. No es incapacidad para valorar, ni mucho menos, la actitud de Renfe en relación con Galicia, pero es para valorar cuánto cuesta sacar pocas cosas en relación con un punto de partida que sabe que está a años luz del resto.

Con estas inversiones dentro de diez años Galicia estará prácticamente sin electrificar y sin doble vía en ningún sitio, y seremos una isla en el conjunto del Estado español. Lo grave es que cueste tanto trabajo arrancar estas miserias, cuando usted sabe que dentro de una década estaremos en el mismo punto de partida en el que estamos hoy, o peor incluso. Ese es el problema. Yo, como tengo tanta conciencia de lo que vale la mínima miseria, no sólo estoy habituado a agradecerla, sino a molestarme por sacar de la miseria virtud. Esto va a ser terrible, porque lo único que vamos a conseguir es que el corredor de A Coruña-Vigo pueda andar entre 90 ó 100 kilómetros por hora durante diez años, pero si no hay doble vía esto será un problemazo terrorífico. Si no hay electrificación los trenes llegarán a León, incluso los de largo recorrido, y tendremos gravísi-

mos problemas en relación con el resto, no sólo de velocidad, sino de cambiar la máquina, etcétera. Algo insostenible. Lo que no entiendo es que esto, aunque no se solucione, no se comprenda, no en Renfe, donde tengo la seguridad de que cada vez hay una idea más clara y se obra sacando de la miseria virtud, como hacemos todos los que tenemos un poco de conciencia de ese país. Pero si el diseño nos lo hacen dentro de la miseria y con semejante descaro, dejando incluso encima a una parte del país, incluso a la ciudad más condicionada por la presencia del Estado, ya no se entiende nada. Comprendo los intereses privados de las empresas de transporte y la mitra en verso, con perdón (espero que no sea una palabra soez), pero que se haga un diseño de ferrocarril en Galicia dejándole medio millón de habitantes a no se sabe quién. ¿Qué creen, que va a venir una base de la OTAN? Pues si viene una base de la OTAN, hace falta ferrocarril. Para defensa, hace falta ferrocarril. Para Bazán, hace falta ferrocarril. No entiendo nada. Esto crea una sensación políticamente desagradable y, sobre todo, una especie de incapacidad para formular dentro de esta miseria algo presentable. Por ejemplo, diciendo: vamos a ver cómo construimos poco poco a poco, sacando de un lado y de otro, porque puestos así soy crítico incluso con la actitud de una Administración autonómica que es capaz de decir que va a gastar 40.000 millones de pesetas en una autovía de peaje y no es capaz de decir: ¿ustedes no hacen? Pues, hago yo. Estoy teniendo una línea crítica frente a la política del Gobierno del Estado. Ya sé que en cuanto a conciencia del problema, en la sociedad gallega avanzamos mucho, mucho; pero el Gobierno aún sigue pensando que esto es una coña y dicen; ¿esos, para qué lo quieren? Si con que tengan un avión que les lleve allí, ya está. Y el resto, carretera, carretera, carretera, como en Bolivia, y dale. Ese diseño no lo vamos a aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Brevemente y casi a efectos del «Diario de Sesiones». Las preguntas que hemos presentado piden aclaración sobre las inversiones previstas respecto a Barcelona, ya que hay una cantidad importante, y para ver si en las inversiones de Renfe hay algo previsto para las líneas Lleida-Manresa, que es una línea que preocupa mucho a la población de la zona y también a la de Ripoll-Puigcerdá que ha tenido inversiones en años sucesivos, pero en estos presupuestos no quedan reflejadas con detalle.

Por otra parte, le agradecemos la información que nos ha dado y le felicitamos por las mejoras que nos presenta, unas mejoras en el servicio que hacen que los diputados catalanes que solemos coger el tren habitualmente, ahora no podemos conseguir billete para el talgo que sale de Barcelona a las once de la noche y llega a buena hora a Madrid, porque cinco días antes ya están ocupadas todas las plazas. Eso es bueno para la compañía, pero no es tan bueno para nosotros, porque no podemos hacer uso del buen servicio que actualmente dan en estos trenes.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar las preguntas formuladas y terminar la comparecencia, tiene la palabra el señor Corsini.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Quiero agradecer a SS.SS. toda su atención, porque a lo mejor les he aburrido con una serie de datos quizás excesivamente abundantes, pero me parecía que era importante, al terminar este año el contrato-programa, tener una visión general, global, de lo que ha sido su funcionamiento y así poder ver la necesidad de un próximo contrato-programa que nos permita seguir el proceso de reajuste y tener un cierto diseño de lo que va a ser el futuro del ferrocarril. Hay una serie de preguntas que les voy a remitir por escrito, porque no puedo descender al detalle en estos momentos, puesto que no tengo todos los elementos para poder contestar.

En cuanto al señor Rodríguez, en lo que se refiere al convenio Xunta-Ministerio de Fomento, esos 30.000 millones se van a volcar en rehabilitar la infraestructura de todo lo que es el eje atlántico, y en cambio Renfe se va a dedicar a hacer operaciones puntuales de mejora de vía, supresión de pasos a nivel, el resto de la infraestructura ferroviaria. Yo creo que entre los dos podemos hacer un diseño que a lo mejor no es el necesario cuando hay una demanda de infraestructura tan importante como la de Galicia, pero que va a ser una solución puntual de muchos cuellos de botella de la explotación ferroviaria y que va a permitir agilizar mucho la explotación, pasando por lo que es la compra de material ferroviario. El cualquier caso, yo creo que con el propio contrato-programa habrá de esperar un poco, porque compra de material y la compra de infraestructura de lo que es la variante de Guadarrama, va a permitir tener un horizonte absolutamente distinto en todo lo que el norte-noroeste.

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

— **DEL PRESIDENTE DE FEVE (GURUCHAGA ZAPIRAIN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/001527).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la comparecencia del presidente de Feve, que estaba prefijada para las 18 horas, a las 20 horas.

Me comunica el Ministerio que en vez del presidente comparece el director general, don José Enrique García-Romeu Fleta, a quien damos la bienvenida, y como es el que lleva los temas de FEVE puede contestar, por tanto, a las preguntas de sus señorías.

Esta comparecencia ha sido pedida por el Grupo Mixto. Por tanto, el señor Rodríguez, del BNG, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaré saludando la presencia del señor director general de Feve que, dentro de esta política de hacer de la necesidad o de las limitaciones virtud, parece que es maestro y tiene una actitud de diálogo que es de agradecer, aunque debería ser normal entre los cargos públicos.

Quería hacerle algunas preguntas porque, viendo las inversiones territorializadas de Feve, nos llamó la atención que resultan excesivamente escasas en relación con el empeño de la compañía en todos los territorios donde actúa. Especialmente escasas nos parecieron las de Galicia con 293 millones de pesetas, 234 en A Coruña y 59 en Lugo, y no lo digo por afán chovinista o territorialista.

Hay que tener en cuenta que los proyectos de la compañía, aunque muy limitados en el caso de Galicia, parece que optaban, por lo menos en las cercanías Ferrol-Xubia, por hacer doble vía —por supuesto, sin electrificar, como está toda la red en Galicia—. Además, querían hacer algunos cambios de ubicación de apeaderos, de acuerdo con los distintos ayuntamientos, sobre todo de A Mariña y en algún caso también de Narón. Nos gustaría saber si este dinero no tiene nada que ver con eso y los fondos irán por otra vía, si hay alguna forma de contar con recursos que no están contabilizados ahí. Qué significa, en definitiva, esta inversión de 293 millones de pesetas, para qué proyectos y para qué obras son en concreto. Por último, si la perspectiva de Feve es continuar en todos los territorios donde actúa, qué tipo de relaciones contractuales va a mantener con el Ministerio de Fomento.

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

**EL DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA** (García-Romeu Fleta): Gracias por la amables palabras que he dedicado al principio el señor Rodríguez, con quien he tenido el gusto de dialogar sobre Feve como preocupación común en muchas ocasiones.

Me dice que las inversiones son escasas. Siempre son escasas, siempre hay más posibilidades de inversión, pero yo le aseguro que en el presupuesto que se nos ofrece en el proyecto que SS.SS. van a discutir próximamente se nos da una cantidad que representa un incremento, respecto al año 1998, del 15 por ciento, aproximadamente. En 1998 teníamos un presupuesto de inversiones de 7.700 millones y este año vamos a tener 9.000. Quiero decir que, aunque probablemente seríamos capaces de invertir más dinero, estamos satisfechos con el que se nos da para este tipo de inversiones.

En cuanto a Galicia, por supuesto esas inversiones de las que usted habla, las inversiones en Narón, la posible entrada en el puerto de Ferrol, son proyectos que están en estudio y que tienen muchas dificultades, como usted sabe. Más el del puerto de Ferrol, donde el único túnel por el que podríamos entrar es de Renfe y, por tanto, tendríamos que contar con su colaboración y autorización. Es más fácil lo de Narón y estamos en este momento en conversaciones con los Ayuntamientos afectados y con la Xunta de Galicia con objeto de ver la posibilidad de entrar en este polígono industrial, siempre y cuando las industrias que se vayan a instalar en él nos garanticen un cierto transporte, no sea que entremos con una inversión bastante fuerte y después no sepamos qué vamos a transportar. Estos son proyectos que no están contemplados naturalmente en el presupuesto del año 1999. Si estas conversaciones y estos estudios que

estamos realizando fueran adelante, serían objeto de presupuesto en el año 2000 y siguientes.

En cuanto a la doble vía de Ferrol-Xubia, está licitado el proyecto, se adjudicará próximamente, terminará a principios de este año y lo llevaremos adelante en su ejecución en el año 1999, siempre que dispongamos de los terrenos. Hay un factor muy importante que el expropiatorio. Nosotros, como usted sabe muy bien, no tenemos capacidad expropiatoria; tendrá que ser o bien el Ministerio de Fomento o bien eventualmente la Xunta la que realice las expropiaciones. Hasta que no dispongamos del dinero no podremos licitar la obra y, por tanto, no podremos empezar su ejecución. Nuestro proyecto es empezar la licitación con los terrenos disponibles en julio, adjudicarlo en septiembre, y por eso hemos presupuestado 109 millones de pesetas para este proyecto que, a lo largo del año 2000, tendrá 650 más. Como sabe, este proyecto son 750 y, si los terrenos se nos entregan a tiempo, terminaremos la doble vía en el año 2000, con un presupuesto para ese año de 650 millones.

En cuanto al resto de las inversiones en Galicia lo tengo aquí en detalle, se lo leo con mucha rapidez, porque si quiere usted le puedo entregar la nota. Vamos a invertir 25 millones en estabilización de trincheras y túneles, 110 millones, como le decía, en Ferrol-Xubia; renovación de vía en la estación de Ribadeo, Burela, Xobe y Viveiro, 60 millones de pesetas; enclavamientos en las estaciones de Ribadeo, Burela, Xobe y Viveiro, 45 millones; remodelación de las estaciones de Ribadeo, Burela, Xobe y Viveiro, 34 millones; cobertura de radiotelefonos, 20 millones, y a esto añadimos las inversiones no regionalizables. En concreto, como he tenido ocasión de exponerle a usted alguna vez, estamos modernizando nuestros apolos, hemos recibido dos de ellos que están en Cartagena, los próximos irán al norte y antes del 31 de diciembre en Ferrol habrá un nuevo apolo, un tren absolutamente nuevo que servirá la cercanía, y a lo largo del año 1999 otro segundo apolo para cercanías y probablemente otros dos más para el servicio de regionales. Cada apolo tiene una inversión de 100 millones; como son dos a lo largo de lo que queda de año y del año 1999 estamos hablando de 493 millones, 500 millones en números redondos, que me parece una inversión razonable para Galicia, aunque naturalmente nuestro propósito sería invertir más.

En cuanto a las relaciones con el Ministerio nosotros hemos hecho un plan de empresa a petición del Ministerio de Fomento. Ese plan de empresa que fue elaborado en consenso con los sindicatos se presentó al consejo de administración de FEVE, que lo aprobó y lo elevó al Ministerio. Lo que después el Ministerio quiera hacer con ese plan, si convertirlo en un contrato-programa o seguir en la situación que tiene FEVE con un estatuto del año 1975, que es muy flexible y que nos da una gran posibilidad de actuación, es algo que el Ministerio tiene que decidir. Nosotros hemos cumplido el encargo que nos hizo el Ministerio y estamos a lo que disponga.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Solamente quiero agradecer la presencia, las palabras y la información del

señor director general y desearle mucho éxito en su gestión.

El señor **PRESIDENTE**: Para una breve intervención tiene la palabra el señor Caldera por el Grupo Socialista.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Desearía no reabrir el turno de preguntas, aunque quizá luego una parte de mi intervención pudiera el señor director general aclarármela, porque ese plan de empresa efectivamente nos da la impresión de que no se está cumpliendo. Es verdad que hay un incremento relativamente importante en inversiones reales para el próximo ejercicio, pero ese plan de empresa preveía, recordará usted muy bien, mucho mejor que yo, entre 1997 y 2002 unas inversiones de 66.000 millones, es decir, una anualización o una anualidad media de 11.000 millones. Si utilizamos este año 1998 y el año 1999 como módulos de comparación, veremos que las inversiones globales están todavía en 7.000 millones por debajo de lo que ustedes calculaban como posible, supongo que tendría proyectos para ello, para poder acometer esa inversión.

Además de estos recursos destinados a cubrir los déficit de explotación, en los Presupuestos Generales del Estado se aportan 2.500 millones para inversiones reales y 1.000 millones para amortización de créditos en el capítulo 7 del programa 513.A, pero en los presupuestos de FEVE, es una duda que tengo, en origen de fondos aparecen 2.610 millones procedentes del Estado como aportaciones de capital y 3.500 como subvenciones de capital. Quisiera que se me aclararan estos dos extremos porque no hay coincidencia, y bajo el epígrafe de subvenciones de capital también aparecen 1.500 millones sin más explicación que otros, según se dice textualmente. Simplemente es saber de dónde proceden esos fondos.

En el plan de empresa se contemplaba también la financiación proveniente de Fomento, que nos parece que es pequeña, la del Feder, que no sé si eran doscientos y pico millones y la de las comunidades autónomas, y sí me interesa mucho saber si han concluido ustedes algún convenio con comunidades autónomas. Esto me interesa mucho saberlo y si en su caso, para el supuesto de que haya convenios de esa naturaleza o esté prevista su formalización, la cofinanciación en la que pudieran participar las comunidades autónomas incluiría exclusivamente las infraestructuras o también compensación de servicios de viajeros.

Estas serían mis dudas acerca de la materia y le agradezco la información que hemos recibido anteriormente.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Muchas gracias al señor director general de Feve por su comparecencia una vez más en esta Cámara. No queremos profundizar puesto que no hemos pedido la comparecencia y porque entre otras cosas, tenemos muchos de los datos ya aportados en el propio presupuesto.

Nos gustaría conocer, a grosso modo, puesto que ya se han citado las inversiones de Galicia, que son una parte importante de Feve, las previstas para 1999 en la comuni-

dad de Asturias. Especialmente nos gustaría saber si están en vías de solución las dificultades que hay en los tramos Ferrol-Gijón que discurren por Asturias y que estuvieron incluso cortados por dificultades de la propia infraestructura. Por último, nos gustaría saber si ha tenido alguna repercusión para las actividades de Feve el cambio de la estación de contenedores de Avilés, que Renfe ha trasladado, como intercambio intermodal entre Renfe, Feve, puerto, etcétera, al puerto de Gijón, que no está consolidado y estamos a la espera de saber qué sucede, si se mantiene en Gijón o se traslada a Llanera. Deseamos saber si ha tenido alguna repercusión para las actividades de Feve el intercambio con Renfe y si se están haciendo en Gijón o dónde se van a hacer.

Por último, quisiéramos saber si también se prevén algunas inversiones complementarias por parte del Ministerio, aparte de lo que se está haciendo en concreto en Oviedo, con el tema del Trubia-Oviedo, etcétera.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Romeu.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE FEVE** (García-Romeu Fleta): A ver si soy capaz de contestar, porque ha sido una intervención breve pero con muchas preguntas.

En plan de empresa sí se está cumpliendo. Los 9.000 millones se completan —y eso contesta dos preguntas suyas— con los convenios que hemos firmado con el Principado de Asturias, por un lado, y con la Junta de Castilla y León, por otro. Con el Principado de Asturias tenemos un convenio de 1.500 millones de aportación suya, que ya se está licitando en la doble vía Bendición-El Berrón; con la Junta de Castilla y León es el tramo desde León-Cistierna-Cistierna a La Robla, que eso lo va a hacer la Junta de Castilla y León y nosotros mejoraremos La Robla, con una inversión de 3.000 millones de pesetas, que ya está en el «Boletín Oficial del Estado», con cargo a los fondos mineros. De momento lo vamos cumpliendo, aunque hay que reconocer también que el plan de empresa es muy ambicioso, pero es de esperar que el presupuesto del Estado nos dé la dotación suficiente para poder cumplirlo en el futuro. Así lo esperamos.

En cuanto a las subvenciones que tenemos, esa distinción que usted hace la verdad es que en este momento no se la podría aclarar. Sí le digo que el origen del fondo son 2.500 millones de subvenciones de capital y 1.000 millones para amortización de préstamos. El resto lo financiamos con cargo a un crédito extraordinario que en estos momentos se está tramitando o se va a tramitar y que ya está aprobado por el Consejo de Ministros. Saben ustedes que con el dictamen del Consejo de Estado se nos da un anticipo de tesorería con cargo a la subvención de explotación del año 1996, que son 6.000 y pico millones de pesetas que con los 3.500 millones completan los 9.000 millones que más o menos gastaremos el año que viene.

En cuanto a si hay subvenciones de explotación, le diré que los convenios con estas dos comunidades contemplan exclusivamente inversiones en infraestructura. En cambio, con la Junta de Castilla y León tenemos otro convenio distinto de éste, que es una subvención de explotación por el tráfico de viajeros y el coste teórico de los viajeros entre

León-Cistierna. Este convenio se ha renovado en este año, tiene una duración de cuatro años y supone una aportación en subvención de explotación por parte de la Junta de aproximadamente unos 220 o 230 millones de pesetas al año.

Me pregunta S.S. por la línea Ferrol-Gijón y las inversiones en Asturias. Las tengo aquí porque suponía que alguien me lo preguntaría. Si quiere usted se las leo brevemente. Renovación de vía en estaciones de Gijón-Laviana; renovación de vía Carancos-Infiesto y Ablaña; construcción de vías de seguridad en El Berrón; electrificación de Pola de Siero-Nava; modificación del bloqueo automático Gijón-Laviana y Gijón-Avilés; enclavamientos de Navia-Luarca y Soto de Luiña; registradores de paso a nivel; bloqueo y enclavamiento previo a Avilés; enclavamiento Fuso-Moreda; remodelación de estaciones, etcétera. Estas son las inversiones más importantes, por un importe de 2.030 millones de pesetas, para el año 1999.

La línea Cudillero-Luarca, por la que usted me preguntaba, estaba en muy mal estado; se cerró al tráfico me parece que fue en enero de 1998, pero las obras se terminaron en marzo y en este momento la vía está absolutamente renovada y están circulando los ferrocarriles con absoluta normalidad.

No le puedo contestar a la pregunta que usted me hace respecto al problema que pueda tener con Renfe, etcétera. Si tiene mucho interés, con mucho gusto le contestaré por escrito. En este momento creo que no hay ningún problema, pues no tengo noticia de él.

El señor **PRESIDENTE**: Agradecemos al señor García-Romeu su contestación tan concreta y escueta a las preguntas realizadas.

— **DEL PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (OSORIO PÁRAMO). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/001525) Y DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001605).**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado, don Fernando Javier Osorio Páramo, a quien damos la bienvenida. Sin menoscabo de que los intervinientes y el compareciente utilicen todos los argumentos que les parezcan precisos, yo les pediría a todos por favor que sean los más escuetos y concretos posible en las preguntas y en las respuestas.

Esta comparecencia ha sido pedida por el grupo Mixto y por el Grupo Socialista. Tiene la palabra en nombre de este último el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Desde la óptica política, señor Osorio, no puede el Grupo Socialista dejar de hacer una reflexión brevísima que no puede deteriorar en modo alguno la personalidad del compareciente, sino que tiene un carácter eminentemente político. A raíz de la nueva ley, la de modificación de la Ley de Puertos del Estado del año 1992, que se produjo hace algo más de un año y que entró en vigor, nosotros hemos llegado a dudar acerca de la

conveniencia de la presencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado ante esta Comisión por cuanto nosotros creemos que esa ley, y así se manifestó en las intervenciones de los portavoces socialistas en el debate de la misma, fue debilitando un principio de cohesión común y ha ido debilitando también al Ente Puertos del Estado y al Estado, que es el que tiene la comparecencia sobre los puestos de interés general, de tal forma que hoy nos encontramos con que se ha producido un vaciamiento, un debilitamiento del Ente Puertos del Estado en favor de las 27 autoridades portuarias. Luego ¿qué sería más razonable, hacer comparecer a los 27 presidentes de las autoridades portuarias o al presidente del Ente Puertos del Estado? Esa es una reflexión de naturaleza política, que nos lleva a pensar que se está dando un debilitamiento de la red portuaria general. El Estado español no está dando un debilitamiento de la red portuaria general. El Estado español no está dando la talla política ante los debates que se están produciendo en el Parlamento, en la Unión Europea, el Libro Verde y toda una serie de decisiones sobre el sistema tarifario unificado.

Sentado ese planteamiento, señor Osorio, quiero formularle una serie de preguntas concretas. Nosotros queremos saber por qué, por ejemplo, se produce la previsión del plan de empresa —y le pido que tenga la amabilidad de hacer llegar un ejemplar del plan de empresa del Ente Puertos del Estado para el próximo cuatrienio—, que sabemos que es algo orientativo, dimanado de la voluntad de las autoridades portuarias, que consensuadamente define esa línea de trabajo. Los textos a los que hemos accedido de los Presupuestos Generales del Estado no nos dan mayor información. De ahí que nosotros le roguemos que haga llegar al Grupo Socialista en las próximas semanas un ejemplar de ese plan de empresa.

En segundo lugar, le pedimos que nos justifique la razón por la cual si en el Plan director de infraestructuras elaborado por el Gobierno socialista se cifraba en unos 50.000 millones de pesetas por año la inversión, cómo se produce ahora un incremento de unos setenta y pico mil millones de pesetas, lo que no está razonablemente justificado, habida cuenta que hay un debilitamiento en algunos puertos que ha puesto de manifiesto la necesidad del Gobierno de publicar la Orden ministerial del 30 de julio de 1998, por la cual se modifica el sistema tarifario que afecta a los puertos de Ceuta y Melilla y a los de Baleares. Sorprendentemente, ante una pregunta del senador Cándido Armas, del Grupo Mixto en el Senado, que contestó oralmente el ministro de Fomento, indicó que esta orden ministerial va a traer consigo un incremento tarifario, que ya ha sido recurrido ante los tribunales por Anave (Asociación de Navieros Españoles), de la que este diputado no es portavoz, pero está en la prensa, incremento tarifario en las diferentes tarifas, la T-0, T-1 y T-2 —no voy a llegar a la T-8 porque afecta solamente a tres—, que está cifrado por los recurrentes en un 20, 25 y hasta en un 40 por ciento.

Nosotros, insisto, pedimos el plan de empresa, pedimos una justificación del incremento de más de 20.000 millones de pesetas en las inversiones cuando los tráfico no han crecido tanto. Como los tráfico no han crecido tanto, las inversiones están repercutiendo en unos incrementos tari-

farios que pueden ser sorprendentemente casi de un 20 por 100 en toda la estructura de la red portuaria nacional, mientras que en los dos últimos años de los gobiernos socialistas —y usted podrá confirmarme que eso ha sido así— los descensos en las tarifas fueron casi de un 30 por 100.

Queremos pedirle también que nos justifique el volumen presupuestario para la gestión propia del Ente Puertos del Estado, que surgirá naturalmente de la recaudación dimanada de los puertos.

Nosotros no queremos pedir el detalle del presupuesto de capital y balance por cada una de las autoridades portuarias, tanto en la previsión de cierre de 1998 como en el proyecto de presupuestos para 1999, es decir, presupuesto de capital y balance, al que no hemos tenido acceso por cuanto que no se detalla lógicamente en la documentación facilitada.

Tengo un listado que tengo por comunidades, por ejemplo en A Coruña, la nueva lonja en Linares, en Alicante la nueva dársena pesquera, en Almería-Motril actuaciones en el muelle de poniente, en Avilés, Algeciras, Cádiz, Baleares, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol, Ferrol-San Ciprián, nuevo muelle en segunda fase, rehabilitación ambiental de Caranza en la Malata, cierre sur Fernández Ladreda, en Gijón, etcétera.

Queríamos preguntarle también, señor Osorio, si, en efecto, existen estudios que justifiquen tales inversiones, porque usted recordará que precisamente en los anteriores gobiernos socialistas se había puesto como cifra techo la de 500 millones de pesetas a partir de la cual los proyectos con presupuestos superiores a la misma debían tener un estudio de rentabilidad. Queremos preguntarle si están todos los estudios de rentabilidad para todas las actuaciones del listado que tengo aquí de dos folios, al que he hecho una referencia muy superficial y en el que no puedo detenerme más. ¿Existen estudios de rentabilidad para actuaciones tan fuertes como la de 27.000 millones de pesetas en la ampliación del muelle de Escombreras o, por ejemplo, la del puerto industrial de Granadilla, en la isla de Tenerife, del que se comenta por declaraciones en prensa de responsables de la Autoridad Portuaria, que se necesitan 40.000 millones de pesetas de inversión para los seis años próximos? Me he referido a dos actuaciones concretas, pero es igual para las otras. También le queremos preguntar si estamos en condición, por ejemplo, de acudir a fondos estructurales o a fondos de cohesión para financiar la obra del puerto de la Estaca, en la isla del Hierro, una isla de 5.000 habitantes con un problema gravísimo de comunicación, donde el único ferry no atraca —y se ha comentado aquí, en esta Comisión de Infraestructuras ante el ministro de Fomento—, que requiere una ampliación y ha supuesto una modificación del proyecto inicial cuyo emplazamiento estaba previsto en otro punto.

Nosotros, señor Osorio, queremos también hacerle llegar la preocupación que nos embarga por el hecho de que si bien es cierto que a lo largo de la década de los noventa la antigua Organización de Trabajadores Portuarios fue sometida a un desmantelamiento, porque era una estructura organizativa que respondía a otra época política superada, se sustituyó por las Sociedades de Estiba y Desestiba, desde luego con esquemas economicistas y de optimización de recursos, coparticipadas por las antiguas juntas del

puerto, hoy autoridades portuarias, y las entidades privadas y mercantiles interesadas en las mismas han ido disminuyendo costes con una racionalidad en las plantillas, nos encontramos que en puertos como, por ejemplo, el de Las Palmas de Gran Canaria la va a incrementar, según se ha anunciado en prensa, en casi 400 nuevos trabajadores. Nos preocupa que, en contra de lo que dice el propio Libro Verde de la Comisión Europea publicado en 1997, que es una línea directriz, no aprobado aún en la Unión Europea pero que va avanzando, estamos reestructurando la OTP; lo digo metafóricamente, no es cierto que se esté reestructurando la OTP, pero se están dando pasos en una línea desde luego totalmente opuesta a la anterior, como le he dicho. ¿Cuál es el incremento que van a experimentar las plantillas de las Sociedades de Estiba y Desestiba de las diferentes autoridades portuarias?

Señor Osorio, háganos después un poco del puerto seco de Madrid, porque no hemos visto claro el futuro de las actuaciones inversoras, contratación de personal y actuaciones que se vayan a llevar a cabo.

Son muchas las preguntas que me gustaría hacerle, pero la Presidencia, razonablemente, me indica que debo finalizar. No obstante, háganos llegar información, por ejemplo, sobre el puerto de Las Palmas, un rescate de suelo de La Isleta por 2.600 millones de pesetas, que es muy preocupante y es algo que usted obviamente, tiene que conocer. O háganos del papel de esas entidades —y hay que felicitarles— que el Ente Puertos del Estado está poniendo en marcha en todos los puertos para la lucha contra la contaminación marítima, pieza fundamental. Quisiéramos saber qué aportación está haciendo en toda la red portuaria y si en efecto hay convenios con las instituciones locales o con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Y, señor Osorio, la red de faros estatales, que depende del Ministerio de Fomento, ¿cómo se está vinculando con el Ente Puertos del Estado y cómo se está vertebrando para servir de auxilio y de ayuda a la navegación?

El señor **PRESIDENTE**: Al hilo de su intervención, señor Segura, quiero recordar aquí y recordar al compareciente que, como hay muchas preguntas de carácter muy concreto que no creo que pueda contestar y, desde luego, no debe contestar dada la hora que es, lo bueno sería que mañana se hicieran esas preguntas por escrito, con el compromiso de enviarlas a la Comisión el lunes que viene, para hacérselas llegar a todos los diputados.

Por el Grupo Mixto (BNG), tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Desde luego, no es preocupación del Bloque Nacionalista Galego que se tenga descentralizado el Ente Público Puertos del Estado solamente además en la cuestión de nombramiento de la Autoridad Portuaria o bien de los que componen el órgano rector de los diversos puertos, porque venimos observando con cierta preocupación que la política que se hace es exactamente la misma ahora que antes, exactamente la misma, sin duda porque hay una visión del problema de los puertos del Estado en general y hay un control, yo creo que económico-político, que no se desmonta simplemente con una

descentralización de los miembros que componen un órgano directivo.

En relación con los puertos de Galicia, señor Osorio, que usted sabe que nominalmente son cinco, pero que realmente son seis porque Ferrol y San Ciprián son dos cosas distintas, las inversiones que ustedes presentan responden a un término medio que se vino manteniendo prácticamente desde el año 1992 —hasta en estos hay una política continuista—, pero son unas inversiones cuantitativamente muy escasas si tenemos en cuenta el montante real de la inversión para todos los puertos del Estado y la situación en relación con algunos servicios que tienen nuestros puertos. Alguien podría discutir que son excesivas si se tiene en cuenta a qué van destinadas y, en este sentido, me gustaría expresarle nuestra inquietud por varias cuestiones.

En primer lugar, nosotros creemos que algunos de los servicios que se prestan en los puertos gallegos no están a la altura de las circunstancias y quizá esté agudizando éste no estar a la altura de las circunstancias el proceso de privatización que se mantiene con todos ellos.

Es preocupante el nivel de funcionamiento de las grúas, sobre todo contrastado con la realidad de hace años, porque debían mejorar mucho las cosas, así como la falta de contenedores en puertos tan importantes como Ferrol o la falta de suficientes contenedores y de acceso del ferrocarril a los puestos principales de Galicia, la política de eliminar la propiedad pública sobre almacenes, pero dejar que se privaticen o incluso que aumenten los almacenes en el espacio portuario, por no hablarle de la insuficiente atención desde el punto de vista de las necesidades laborales para el control del tráfico marítimo o la insuficiente presencia de medios de remolque adecuados a las circunstancias en otras costas como las nuestras.

En definitiva, lo que quiero preguntarle es lo siguiente: ¿usted cree que esta cifra de inversión es adecuada, teniendo en cuenta las necesidades objetivables y de mejora tecnológica y de los servicios? Y, sobre todo, ¿es adecuada teniendo en cuenta que esta parte de la inversión va seguramente a algún tipo de obras más que discutibles? En este sentido, quisiera que me especificase, si puede, a qué responde la inversión global de 4.836 millones de pesetas, puerto por puerto de Galicia.

También deseo expresar la preocupación cada vez más generalizada en alguna ciudad como Ferrol sobre la política de rellenos indiscriminados que se está aplicando en una ría que tiene un nivel de contaminación horrible sin EDAR que depure los residuos industriales y urbanos, con una gran cantidad de territorio ganado al mar en una estructura como la de una ría, que usted sabe que no es costa abierta. Por ello, quisiera saber si no habría actuaciones que tuvieran menos coste, ya que no nos vamos a oponer al progreso, por no entrar en la contradicción —no sé si usted estuvo en las comparecencias anteriores— de decir que se va a hacer el relleno para ponernos el tren, y no hay ni un solo céntimo para el tren en Ferrol, lo cual ya es divertido. Para justificarse ante la opinión pública nos venden cosas, pero la opinión pública rechaza abiertamente que con tanta extensión portuaria libre se hagan 70.000 metros cuadrados de rellenos para añadirlos a los que llevamos padecidos.

Le pido que, si puede, desglose la cifra de inversiones, para que sepamos a qué responde y así poder juzgar mejor si la cifra es pequeña para la mejora de los servicios que debemos cubrir o es excesiva si se va a emplear en atrocidades como a la que antes me he referido.

Como última pregunta, quisiera saber cómo valora usted el hecho de que, a pesar de que las cosas no van bien, porque mirando las cifras se ve que hay muchos problemas, pero de todas maneras es llamativo en los puertos gallegos, con el nivel de abandono de sus potencialidades —porque usted sabe que hay tráfico que debería ir directamente a Galicia, y que va Bilbao o a Barcelona, y se hacen transportes por carretera o malamente por ferrocarril— cómo valora usted, repito, el hecho de que la cifra de negocio de todos los puertos gallegos en relación con los gastos de explotación sea bastante esperanzadora, a pesar de que hay algún caso peligroso y algún otro que se empieza a acercar a una homologación. Por ejemplo, excepto en el puerto de Vilagarcía, seguramente por algún tipo de obras sobredimensionadas, es curioso que en el de A Coruña, incluso en los últimos tiempos, con la crisis brutal que hay del sector pesquero, la cifra sea 2.628 millones y de 2.142; en el de Marín de 867/737; en el de Vigo, con un proceso de deterioro importante en la mercancía tradicional por la desterritorialización de muchas actividades pesqueras, 2.349/2151, y solamente de Vilagarcía 376 y 600. ¿Cómo valora usted esto y qué proceso piensa que van a llevar los puertos gallegos respecto a esta cuestión?

Por último, no por oportunismo sino solamente por preocupación, tengo que indicar que en esta política de privatización de los servicios estamos llegando a una atomización muy grande en cuanto al funcionamiento de las distintas actividades que se desarrollan en los servicios de los puertos.

De manera especial, cómo valora usted la terrible saña que se empleó en el puerto de A Coruña, no para reducir lo que de funcionamiento corporativo o anómalo pudiese tener una sociedad como Sestico, que ya estaba muy reducida en ese aspecto, sino para privatizar totalmente los servicios de carga y descarga.

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

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Osorio Páramo): En primer lugar voy a contestar al señor Segura. Ha hecho S.S. un planteamiento político en relación a la aplicación de la nueva ley donde cuestiona la presencia del presidente de Puertos del Estado, dado el nivel de descentralización o descontrol que dice que ha supuesto la aplicación de la misma.

Sin entrar en un debate en esta materia, puesto que no es el momento, yo creo que la coordinación y control del sistema están asegurados por los mecanismos que mantiene la ley. Sin entrar en más detalle, por ser los elementos más importantes, los planes de empresa que anualmente tienen que elaborarse por todas y cada una de las autoridades portuarias, que comprenden los objetivos de gestión de las mismas para las siguientes anualidades, así como el programa de inversiones y financiación de las autoridades por-

tuarias tienen que ser acordados con Puertos del Estado, y, basándose en ese plan de empresa así acordado, las autoridades portuarias elaboran sus proyectos de presupuestos de explotación y capital. Previa aprobación de dichos proyectos por los consejos de administración de las autoridades portuarias, se remiten a Puertos del Estado para su aprobación y elevación del Ministerio de Fomento para su consolidación en los Presupuestos Generales del Estado. Es decir, está absolutamente controlado que el sistema funcione racionalmente y con coherencia.

Evidentemente, lo que sí ha habido con la modificación legal es lo que se pretendía con la misma, una mayor participación de las comunidades autónomas en la gestión de los puertos, que, eso sí, no pierden su carácter de entes estatales, y esa mayor intervención se consolida o se lleva a cabo a través de su participación en la designación de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias: presidente y una minoría mayoritaria del consejo de administración. Eso permite a las comunidades autónomas incorporar sus legítimos intereses territoriales y económicos a la gestión de los puertos, pero manteniendo estas autoridades portuarias, insisto, su carácter de entes estatales y manteniéndose el control y coherencia del sistema mediante los mecanismos que facilita la propia ley.

Por lo tanto, no creo que haya ningún debilitamiento de la red estatal, sino que lo que hay es una mayor autonomía —un objetivo buscado por la ley— funcional y de gestión de las autoridades portuarias, porque se considera que es aquello que garantiza una mayor eficacia y eficiencia en su gestión, y, eso sí, debe reforzar la gestión empresarial de esas autoridades portuarias. En esa política de nombramiento de las comunidades autónomas sería peligroso que se obviase la profesionalización de esos consejos y de esa autoridad a efectos de conseguir los objetivos de la misma. Estoy seguro de que las comunidades autónomas van a llevar y están llevando a cabo la política adecuada dentro de esa designación de órgano de gobierno.

También me pedía S.S. los planes de empresa. Si el señor presidente no tiene inconveniente, se los mandaré en su momento, cuando me hagan las preguntas escritas, a contestar inmediatamente. No obstante, el plan de empresa no tiene carácter orientativo, como decía S.S., sino que tiene carácter vinculante, es decir, que una vez acordado el plan de empresa con Puertos del Estado —no repito— se deriva todo el mecanismo presupuestario del mismo, así como los objetivos de gestión de la propia Autoridad Portuaria.

Me preguntaba también S.S. por el plan director de infraestructuras, elaborado en la anterior legislatura, donde se hablaba de una inversión anual de 50.000 millones de pesetas en materia de puertos, y por qué hay un incremento. El Ente Público Puertos del Estado cree que el plan director de infraestructuras se ha quedado retrasado en el tiempo, ya que han pasado tres o cuatro años desde que se inició su elaboración y ha habido un incremento importantísimo en los tráficos portuarios; incremento que se está produciendo en estos momentos, de tal forma que en los ocho primeros meses del año el crecimiento del tráfico total portuario es de un 5,32 por 100 respecto al año anterior. Además, este incremento de tráfico se está concentrando en un sector como es del tráfico de contenedores, quizás el

más importante desde el punto de vista de la política comercial de los puertos, que este año, respecto de los mismos meses del año pasado, va creciendo un 16,7 por 100 aproximadamente.

Todo ello y la necesidad de actualizar las infraestructuras portuarias que, en muchos casos se iban quedando insuficientes u obsoletas, ha supuesto este esfuerzo que se está haciendo, alcanzando el año pasado la mayor inversión de la historia en el sistema portuario, con cerca de 70.000 millones de pesetas, un crecimiento del 13 y pico por 100 con respecto al año anterior, pero que este año, considerando que ese nivel ha llegado a la necesidad punta, es ligeramente inferior a la del año pasado, con una previsión de 69.000 y pico millones de pesetas. Se va a hacer un esfuerzo de contención dentro de esa cifra porque se considera que es la que en estos momentos garantiza la modernización necesaria de infraestructuras.

Ligándolo con esto, me preguntaban si hay debilitamiento y a qué se debe la orden ministerial de tarifas que ha salido recientemente. Le diré que son dos órdenes ministeriales. Por una parte, lo que hace una de ellas es fijar, como establece la nueva ley, los límites máximos y mínimos de las tarifas, elevando la cuantía de las mismas en un 2 por 100. Un 2 por 100 es la mitad de la inflación que correspondería en el tiempo que llevan sin elevarse, es decir, que sí supone una reducción de incremento. Por otra parte, en el caso de los tráficos a los que se refería en T.1, T.2 y T.3 en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, en lugar de aplicarse una reducción que era del 35 por 100 por tarifa, se aplica el 25 por 100. Esto no supone esas cifras de incremento que se decía, sino que todo va ligado a un juego de bonificaciones en el que la autoridad portuaria, en el consejo de administración que tiene la competencia, puede subir, mantener o incluso bajar, con la nueva orden de tarifas, aquello que estimen oportuno.

De todos modos, se planteaba algún caso concreto, como el de la autoridad portuaria de Las Palmas, donde se ha producido a lo largo de los dos últimos años una disminución de la rentabilidad por debajo del límite del 2 por 100, lo cual supone que tiene una menor posibilidad de aplicar las bonificaciones, como establece la propia orden ministerial. Pero el motivo fundamental de este tema es que el 1 de enero, cuando entre en vigor la liberalización del cabotaje, las bonificaciones no sólo se aplicarán a los buques de bandera española o de registro español, sino que se realizará a todos los buques de la Unión. Precisamente los puertos canarios, en concreto el puerto de Las Palmas, tenía una previsión de disminución de ingresos por parte de la autoridad portuaria del orden de 300 millones de pesetas. Esto permitirá a la autoridad portuaria de Las Palmas que pueda realizar mayores bonificaciones a un gran número de buques. En este sentido, el consejo de administración de la autoridad portuaria de Las Palmas celebrado estos días ha procedido a aprobar las nuevas tarifas.

Hablaba del recurso del Anave, he de decir que éste se basa en motivos jurídicos en cuanto a la fundamentación del recurso, más que en la propia subida de tarifas.

Respecto al descenso de tarifas producido durante los años 1995 y 1996, efectivamente, fueron importantes y han repercutido seriamente en los ingresos de los puertos, especialmente en los ingresos por tarifa T.3; han producido unas

tensiones precisamente para poder abordar la financiación necesaria. Además del seguimiento de los mismos, se ha traducido en que no ha supuesto un abaratamiento para el producto final, es decir, para combatir la inflación, sino que han sido los propios titulares de los tráfico cautivos, que han dado origen en gran medida a esa bajada, los que se han beneficiado del mismo, sin trasladarlo al producto final. Por tanto, no ha habido un beneficio sobre la inflación sino sobre el destinatario.

En cuanto al presupuesto del EPE, le puedo decir que para este próximo año está en 3.440 millones de pesetas. De esos 3.440 millones de pesetas, aproximadamente 2.100 están dedicados a necesidades propias del ente, de los cuales unos 1.000 millones son para gasto de personal y mantenimiento del EPE, otra parte es para asistencias técnicas de servicios a autoridades portuarias en temas comunes de las mismas y luego hay 1.100 millones, que es una cifra prácticamente constante a lo largo de los últimos años, que comprende dos partes dedicadas a I+D: el convenio con el Cedex que son unos 600 millones, y el programa de clima marítimo que mantiene el ente público con todas las boyas a lo largo del litoral, etcétera, que son entre 400 y 500 millones.

En cuanto a los presupuestos de explotación y capital, ya me ha dicho que se los puedo proporcionar por escrito, así que, cuando me den el listado de cosas, se lo facilitaré con mucho gusto.

En relación con los estudios que justifiquen tales inversiones, le digo que, efectivamente, existen y se trabajan sobre ellos con intensidad, de tal forma que, cuando hablamos de que no se puede producir un descontrol, precisamente las discusiones de los planes de empresa con todas las autoridades portuarias que se desarrollan a lo largo de tres meses aproximadamente, desde mayor junio, y parte de julio, suponen un intensísimo examen de la necesidad de cada una de las inversiones previsibles. Por tanto, están absolutamente justificadas.

Me hablaba, por ejemplo, del caso de la inversión en Escombreras. Lo podría mirar, pero, hablando de memoria, la inversión en Escombreras es del orden de unos 28.000 millones de pesetas en el total de la anualidad. Es una inversión que se adelanta en el tiempo respecto a su previsión por un convenio con el Ministerio de Medio Ambiente para facilitar la resolución del problema de la regeneración de la bahía de Portman. El Ministerio de Medio Ambiente tenía el compromiso de regenerar la bahía de Portman extrayendo los estériles vertidos en la bahía a lo largo de la historia y eso suponía que había que buscar una solución para dichos estériles. En su momento se manejaron diversas soluciones: depositarlos en fondos marinos después de elegir zonas determinadas, llevarlos a las antiguas cortas mineras previa impermeabilización de los mismos, etcétera, pero lo de las cortas mineras resultaba bastante difícil y el depósito en fondos marinos tenía una oposición importante de los grupos ecologistas, particularmente de Greenpeace, aun siendo zonas previamente seleccionadas, y se encontró una solución ingeniosa: adelantar posiblemente unos tres o cuatro años la inversión prevista en Escombreras para la ampliación de dársenas allí, creando un recinto estanco para el vertido de los estériles de la bahía de Portman, y que sirve en gran parte para conseguir el relleno

necesario para la futura ampliación de dársenas en Escombreras, añadiendo a esto que hay que hacer un nuevo dique en la propia dársena. Así pues, esos 14.000 millones de pesetas por la regeneración de la bahía de Portman, la construcción del recinto en Escombreras y el traslado de los estériles se financian mediante fondos de cohesión procedentes del Ministerio de Medio Ambiente y, por tanto, la autoridad portuaria lo que hace es completar el relleno y llevar a cabo el dique para poder conseguir una financiación adicional de fondos Feder.

Ha hablado del tema de la isla de Hierro. Hace dos o tres años se manejó otra alternativa, que era, en lugar de seguir utilizando el puerto de la Estaca o hacer mejoras en el mismo, construir un nuevo puerto en la bahía en Tijimiraque, en la isla de Hierro. Se hicieron los correspondientes estudios en el laboratorio de puerto, y costas del Cedex, y el resultado de los mismos dio que podían producirse unas condiciones de inoperatividad del nuevo puerto parecidas a las existentes en el puerto de la Estaca, lo que no suponía una gran mejora. Se ha preferido realizar una inversión sobre el propio puerto de la Estaca del orden de 3.800 y pico millones de pesetas para conseguir mejorar la operatividad y evitar el número de días en que está inutilizable el puerto de la Estaca. En relación con esa inversión, que necesita una financiación adicional de fondos de cohesión, yo creo que el ministro respondió precisamente hace unos días sobre ello.

Referente a la antigua OTP, ya no existe, puesto que ha evolucionado hacia las sociedades estatales de estiba y desestiba. Evidentemente, ha habido una importantísima racionalización del sistema, una reducción del número de estibadores, y en estos momentos se ha pasado de una cifra inicial del orden de los 18.000 y pico, que hasta hace unos años era de unos 12.000 y pico, a 3.000-3.100. Se mantiene absolutamente por las sociedades estatales de estiba y desestiba lo riguroso del control del mismo, de tal forma que, aunque me habla de un posible aumento, en otros sitios se están produciendo reducciones, como en el caso de Cádiz, donde era necesario reducir la sociedad por razones de coste.

Con muchas resistencias han pasado estos 12 estibadores al puerto de Algeciras, otro a Barcelona, está previsto que pasen me parece que dos a Las Palmas, etcétera. Esas operaciones, que cuestan trabajo, se están llevando a cabo. En otros sitios ha habido un incremento de los tráfico. Me habla del caso de Las Palmas, que produjo ligeros aumentos. De todos modos, esos aumentos, esos traslados o esas reducciones el que las aprueba no es Puertos del Estado, sino la Comisión Mixta de la Estiba, que está formada por la parte patronal y por la parte sindical; es decir, por una parte por Anesco, la sociedad nacional de empresas estibadoras, y por otra parte por los sindicatos representativos en el sector de la estiba, mientras que Puertos del Estado es el árbitro, pero no el juez.

También me hablaba de una liberalización. Lo que se está produciendo, en el caso de Galicia, concretamente en La Coruña y Vigo, es que estaban soportando unos costes en descargas de pesca enormes en relación con los puertos de titularidad autonómica que hay alrededor, de tal forma que se estaba dando la marcha de los buques de los puertos

de La Coruña o Vigo a Cedeiro o Burela o a Laxe o de la Puebla, etcétera.

En el año 1994 se aprobó un decreto que permitía la liberalización de la estiba en el sector de la pesca, previo cumplimiento de dos opciones, que se daban para poder llevarlo a cabo. Ese decreto tenía un plazo de cuatro años y vence a fin de este mes. En estos momentos, y a petición precisamente de las autoridades portuarias gallegas, se está tramitando la prórroga del mismo, que estaba prevista en el Real Decreto, y espero que en el próximo Consejo de Ministros quede aprobada.

Me ha hablado del puerto seco de Madrid. El puerto seco de Madrid es un proyecto ilusionante, en el sentido de que en estos momentos, cuando hablamos de transporte en cualquier sector lo hacemos de intermodalidad y logística. Yo creo que el puerto seco de Coslada en Madrid es un proyecto clave en la intermodalidad y logística para el sistema portuario. El sistema portuario español, a diferencia de otros sistemas portuarios europeos, por la situación en el sur de Europa de la península ibérica, hace que sea un sistema formado por muchos puertos, pequeños o medianos, en lugar de pocos puertos grandes, como pasa en los países del centro de Europa. Esto hace que necesite unas buenas conexiones intermodales y unas buenas condiciones para poder mejorar sus previsiones. El puerto seco, que está en principio previsto para los cuatro grandes puertos de contenedores en España, el puerto de Algeciras, el puerto de Bilbao, el puerto de Barcelona y el puerto de Valencia, permitiría incorporarse al mismo a otras autoridades portuarias en el momento en que los incrementos de tráfico así lo hagan necesario.

Adjudicada la explotación de la terminal de puerto seco hace unos meses y el proyecto de construcción de la misma recientemente, creo que estará operativo a finales del año que viene y podrá empezar a funcionar. Se calcula que inducirá una cifra de negocios del orden de 5.000 millones de pesetas y en principio está previsto que se transporte una media de unos 90.000 contenedores en los dos o tres primeros años y que luego se estabilice en una cifra cercana a 120.000 unidades de contenedores a partir de esos dos o tres primeros años.

Luego me hablaba del tema del rescate del suelo de Las Palmas. Creo que hay alguna pregunta por escrito de su grupo, por lo que recibirá la respuesta correspondiente.

En cuanto a la contaminación marina, tengo que decir dos cosas: primero, que hay una perfecta coordinación entre Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante y las sociedades estatales para los temas de la contaminación. Cuando hablamos de este lema lo hacemos respecto a la aplicación del convenio Marpol todos los puertos españoles, para lo cual tienen que disponer de las instalaciones necesarias, proceso que se ha acelerado de forma importante en los últimos tiempos.

Por otra parte, lo que sí se está emprendiendo desde Puertos del Estado es una especie de manual de gestión medioambiental de los puertos y que cada autoridad portuaria, de acuerdo con su propia especificidad, pueda realizar el más adecuado para cada puerto.

También me preguntaba por la red de faros estatales. La red de faros estatales no tiene ninguna variación porque cada autoridad portuaria tiene, dentro de su ámbito de

actuación, el mantenimiento de los faros correspondientes, que se viene llevando a cabo en las condiciones necesarias. Sí señalaría que es un poco atípico del sistema portuario español y que supone una carga para los puertos españoles que la red de faros se lleve por cada autoridad portuaria. Eso no pasa en los sistemas portuarios del mundo, en los que las autoridades portuarias correspondientes únicamente se ocupan de las ayudas a la navegación en la entrada a puerto, pero en ningún caso del mantenimiento de la red de faros. Es un peso que sostiene el sistema portuario que tal vez podría tener otra ubicación en un momento determinado; quizá fuera bueno que la tuviera.

Creo que he contestado a todo lo que había planteado su señoría.

Pasando a la intervención del señor Rodríguez, del Grupo Mixto, he de señalarle que, en contradicción con lo que decía el señor Segura, habla de lo contrario, es decir, de que no se ha producido una dispersión de la gestión portuaria, sino que sigue siendo muy centralizada. Por tanto, si estamos en el medio de los extremos, parece que debemos estar en el punto adecuado, lo que no sólo me tranquiliza sino que me asegura que vamos por buen camino.

Respecto a que las inversiones son escasas en los puertos gallegos, yo diría que los puertos gallegos no tienen unas inversiones escasas, tienen las inversiones que necesitan, por una parte, y por otra, las que son capaces de llevar a cabo. Es decir, cuando hablamos de inversiones en los puertos no debemos olvidar que cada autoridad portuaria tiene que financiar sus inversiones con los recursos que genera el propio puerto, más las subvenciones de capital, en su caso, de fondos europeos o con endeudamiento. Cuando se habla del fondo de contribución estamos hablando de unas cantidades que son irrisorias para las necesidades de financiación de los puertos. Esa es la posibilidad de financiación que tienen los puertos y además pienso que es suficiente. No creo que haya un retraso en los puertos gallegos respecto a sus necesidades de inversión.

Me hablaba a continuación de temas de avances en privatización. Me imagino que S.S. conoce que el sistema portuario estuvo trabajando durante un año, y digo el sistema portuario porque en los grupos de trabajo que se formaron, según las distintas materias, participaron los representantes de todas las autoridades portuarias, fundamentalmente a través de los directores de las mismas, y se elaboró un marco estratégico. Marco estratégico del sistema portuario que se aprobó en el mes de febrero por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

En ese marco estratégico se pretende avanzar o modernizar los tres modelos sobre los que se fundamenta la actuación de los puertos: el modelo de relación, el modelo de gestión y el modelo de negocio. En el modelo de relación, pasando de una organización dependiente a una organización autónoma, en cierta medida. En el modelo de negocio, que es el que me planteaba, lo que se pretende es que se abra el camino a la inversión privada en la explotación de los puertos, de tal forma que esa inversión privada se asocie en los puertos a aquellas inversiones ligadas a la explotación de servicios, así como para las inversiones en superestructura que estén ligadas, temas terminales, a una determinada prestación de servicios.

Por tanto, el camino que seguimos es el que señala el marco estratégico y el que han emprendido mucho antes que nosotros los puertos más importantes del mundo, incluso puertos menos importantes que los nuestros en algunos países.

También mencionaba el tema de las grúas. Es un objetivo de gestión el traspaso de las grúas al sector privado desde las autoridades portuarias, porque consideramos que no tiene que llevar a cabo el sector público, sino que esas grúas están fundamentalmente ligadas a la explotación de determinadas terminales.

Respecto a la falta de contenedores en Galicia, he de señalar que los contenedores van a donde deben ir, en el sentido de que los grandes tráficos que necesitan contenedores eligen un determinado número de puertos.

En España hay cuatro grandes puertos de contenedores. El de Algeciras, que es el destacado, llegó el año pasado al millón y medio y, en un par de años o tres, llegará a los dos millones; ha sido el primer puerto del Mediterráneo durante el año pasado, inevitablemente pasará al puerto de Giòia Tauro en el sur de Italia próximamente, y va a seguir manteniendo uno de los dos primeros puestos durante los siguientes años. En segundo lugar, está el puerto de Barcelona, que va a llegar pronto al millón de contenedores, posiblemente dentro de este año. Valencia se acerca a los 800 y pico mil, posiblemente a los 900.000 este año, y Bilbao está en los 400 y pico mil. Aunque son de inferior repercusión, los puertos insulares, tanto Las Palmas como Tenerife, y la autoridad portuaria de Baleares, manejan cifras entre los 200.000 y 300.000 tens.

Diría a S.S. que el puerto de Vigo, que está haciendo un importante esfuerzo para atraer tráfico de contenedores, poco a poco está ganando un cierto aumento y creo que puede alcanzar una cifra importante a plazo muy corto. La mejora de las comunicaciones, tanto con el norte de Portugal como hacia el interior, va a favorecer ese tema. Los otros puertos gallegos van a tener más dificultades para poder especializarse o alcanzar un cierto nivel en este tipo de tráfico.

Los accesos por ferrocarril son muy importantes. Antes hablaba de transportes intermodales logísticos, y los accesos, tanto por carretera como por ferrocarril, han sido históricamente la gran asignatura pendiente de la mayoría de los puertos españoles. De ahí la importancia de las inversiones que se están haciendo en mejora de infraestructuras de transporte, que van a tener una incidencia muy positiva en los puertos. En ese sentido, he conseguido impulsar y resucitar, en apoyo de la autoridad portuaria de Marín-Pontevedra, la revitalización del antiguo ferrocarril entre Pontevedra y Marín, cuya infraestructura se había empezado a principios de siglo, allí estaba la traza y hasta ahora no se había puesto en funcionamiento. En los presupuestos de este año figura una partida y espero que, a muy corto plazo, esté en funcionamiento dicho ferrocarril.

Por otra parte, en Ferrol está habiendo una mejora de accesos y, en el caso de Coruña, están en plena ejecución todas las obras de la ciudad de Coruña y del propio puerto, con los consiguientes conflictos de tráfico en el intermedio.

Me hablaba de eliminar propiedad sobre almacenes. Esto está en la misma línea de lo que hablaba de las grúas. Aquellos elementos de superestructura deben llevarse a

cabo en régimen concesional porque no es la autoridad portuaria la que tiene que invertir en los mismos.

En cuanto al control del tráfico marítimo, son materias de la esfera de Marina Mercante fundamentalmente. Sí diría que quizá haya habido un avance importante en esta legislación y creo que el plan de torres de control que se había iniciado en la anterior, un poco mastodónticas en muchos casos, como en el caso de Coruña, no creo que fuera el más adecuado. Ahora se ha ido a un sistema en que los distintos sectores del puerto, no sólo las partes de Marina Mercante sin los prácticos y también la propia autoridad portuaria, comparten determinadas instalaciones, de forma que haya una coordinación de los mismos y un ahorro de coste importante, cosa que se está produciendo. El puerto de Las Palmas puede ser un ejemplo de lo que se ha hecho últimamente en ese sentido.

Referente a las inversiones en los puertos gallegos, por las que preguntaba al principio, destacaría que la cifra de inversión para el año 1999 en las cinco autoridades portuarias gallegas es importante, 5.718 millones de pesetas, que se distribuyen en Ferrol-San Ciprián, 1.423 millones; La Coruña, 1.514 millones; Villagarcía, 351 millones; Marín-Pontevedra, 649 millones, y Vigo, 1.781 millones.

Una cosa que está continuamente en la prensa y creo que produce determinadas presiones, es que muchas veces se relaciona, fundamentalmente en el caso de Ferrol y también en Coruña, el futuro puerto exterior con determinadas inversiones y se pregunta por qué se hacen esas determinadas inversiones si se va a hacer un puerto exterior. Lo que se está haciendo en ambos casos, en La Coruña y en Ferrol, es realizar los estudios necesarios para, primero, ver si el puerto exterior es viable técnicamente, y segundo, para ver si es viable económicamente. En el caso de Ferrol, la parte primera está ya resuelta, los estudios han puesto de manifiesto que el puerto exterior en la zona de cabo Prioriño es viable técnicamente, pero a continuación habrá que estudiar si es posible económicamente, y evidentemente ahí la inversión privada va a tener mucho que decir, porque las nuevas terminales posibles del puerto exterior estarían ligadas a tráficos determinados, y por tanto, tendrán que decir si están dispuestos a participar en esa financiación.

Por otra parte, las actuaciones que se están llevando a cabo en el puerto de Ferrol en estos momentos son necesarias ahora porque no existe ese puerto exterior, pero también serían necesarias aun existiendo, porque en él podrían llevarse a cabo determinados tráficos, pero no podría resolver todas las necesidades. Ahí entramos en la ampliación del muelle Fernández Ladreda, respecto de la cual sí quiero decir es que ha tenido todos los estudios medioambientales posibles a lo largo del tiempo, en el sentido de que ha habido declaraciones de impacto. Tengo aquí la resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Medioambiental de 21 de noviembre de 1996, en la que consideraba que no era necesario someter el estudio a procedimiento reglado, imponiendo determinadas condiciones; que, previamente, la remodelación y acondicionamiento de la ensenada La Marata —que forma parte, digamos, de la actuación global en la zona de Fernández Ladreda— había producido el correspondiente procedimiento reglado y la declaración de impacto publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 23 de marzo de 1996 y a continuación que el

proyecto que incluiría el cierre del puerto, con las condiciones e informes posteriores que había introducido el Instituto Oceanográfico, se sacó a posteriori. Hay otras declaraciones de impacto ambiental para las obras de Megasa, de Ensidesa, etcétera. Es decir, que se han cumplido a rajatabla todos los requisitos. En estos momentos se ha firmado un convenio con la universidad de La Coruña para desarrollar un trabajo en el I + D, para la caracterización de los fondos marinos en toda la zona de la ensenada del puerto de Ferrol.

Yo diría que la cifra de negocio de los puertos gallegos en relación con los gastos de explotación está muy bien. En ese sentido, no tengo más que felicitar por la gestión que se está llevando a cabo. En cuanto al tema de Sestico, en estos momentos en La Coruña se conoce el gran debate que hay sobre la pesca y los problemas que se producen sobre esa materia, y yo creo que no sólo la autoridad portuaria está llegando a una solución consensuada, si es posible, sino que hay una implicación importante de las diversas autoridades, algunas ajenas al puerto, como es la Delegación del Gobierno en Galicia, la Consejería de Política Territorial de la Xunta de Galicia, e incluso una declaración del Ayuntamiento y del Alcalde de La Coruña favorable a esas medidas, tal y como se están llevando a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente. Antes de que le corrija el señor Rodríguez, tengo que decirle que es A Coruña, para que quede en el «Diario de Sesiones».

Creo que, después de la explicación tan extensa que ha dado, la intervención —que, en efecto, voy a dar— debe ser lo más corta posible.

Señor Segura, por el Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Dentro de la cordialidad que tiene que haber, como es obvio, entre nosotros y en función, además, de una amistad de muchos años con el señor Osorio, yo no puedo dejar de hacerle en esta fase de réplica una pequeña apreciación. Antes, el señor Osorio, como buen especialista aparentemente de geometría euclidiana, colocó en un extremo del segmento al señor Rodríguez y en el otro extremo a quien les habla, y usted voluntariamente se situó en el punto medio, cuando hacíamos una valoración de lo que ha significado la evolución de la aplicación de los contenidos de la Ley de 1992, con la que yo me identifiqué, y desde luego, de la actual Ley, con la que se identifica más el señor Rodríguez.

Usted no se debe situar en el punto medio; usted ha estado históricamente situado donde han estado los contenidos de la ley, aceptó la de 1992, acepta usted la actual y consiguientemente no voy a caer en el fallo de situarlo en ningún punto del segmento.

Lo que sí tengo que indicarle es que discrepo de algunos de los contenidos de su intervención.

Me parece que han sido muy nocivos los contenidos de la Orden ministerial de 30 de julio de 1998 de este año, aplicable a Ceuta, Melilla, Baleares e Islas Canarias, es decir a las zonas aisladas del resto del sistema portuario nacional. En primer lugar, el artículo 21.A.d) de esa orden ministerial establece que a los buques que realicen navegación de cabotaje en esos puertos a los que he hecho referen-

cia se les aplicará el 35 por 100 de la tarifa T-1; la orden que estaba en vigor les aplicaba el 25 por 100. Consiguientemente, haciendo numeritos y calculitos, yo le aseguro que la orden que ustedes han sacado incrementan la tarifa T-1 en un 40 por 100.

En segundo lugar, el artículo 28.2 de esa orden establece una reducción del 40 por 100 en la tarifa T-2 a los coches de turismo y demás vehículos en régimen de pasaje que realicen tráfico interinsular. Sin embargo, la orden que deroga aplicaba un 50 por 100 de reducción, y le aseguro a usted que, haciendo cálculos, significa un incremento de un 20 por 100.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, todo tiene repercusión presupuestaria, pero yo creo que ahora debemos centrarnos más en los presupuestos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Presidente, esto es fundamental en el presupuesto, porque con estos incrementos tarifarios, desde nuestra óptica, se está supliendo la descapitalización que están sufriendo esos puertos, y lo estamos pagando los usuarios. El 16 de septiembre de este año, boletín del Senado, a preguntas de un senador del Grupo Parlamentario Mixto, contesta el ministro de Fomento: Sabe S.S. que el 1 de enero del próximo año entra en vigor la plena liberalización de la navegación de cabotaje, como usted ha dicho, y muchos buques que hasta ahora no estaban insertos en este concepto, y que pagaban, etcétera. No leo más. Como consecuencia de ello, se produce este incremento tarifario a petición de las autoridades portuarias, y me consta que los presidentes de las autoridades portuarias de las dos provincias, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, se lo han pedido, y estoy seguro de que estarán en los expedientes pertinentes. Luego, públicamente, lo han desmentido, una vez que ha salido la orden ministerial, que ha sido objeto de un gran rechazo popular. Esta orden ministerial precisamente enmascara la descapitalización que están experimentando los puertos. En consecuencia, señor presidente, discúlpe-me, con el mayor de mis afectos personales creo que estoy adaptándome a lo que debe ser el contenido de un debate presupuestario, creemos que hay un debilitamiento de la red. Continuar con este debate no parece razonable y lo haremos en otro momento. Por eso, dado que nosotros no hemos tenido acceso a un número importante de documentación técnica, es por lo que se lo estamos demandando, así como el plan de empresa y la modificación de las plantillas de desestibe. Le estamos demandando una serie de datos —a usted, como es lógico, se le ha escapado alguno— sobre el puerto industrial de Granadilla o la evolución de las actuaciones de las distintas autoridades portuarias, es un listado que antes le leí un poco por encima.

En suma, apórtenos el presupuesto de capital y balance de cada autoridad portuaria. No creo que sea pedir en vacío. Nosotros tenemos los pertinentes equipos técnicos que nos permiten analizar con el mayor rigor posible la información, así adoptar la posición metodológica que debe tener un grupo parlamentario como el socialista en el debate presupuestario que seguirá hasta finales de año en las dos Cámaras.

Estimamos, señor Osorio, que el debilitamiento del ente Puertos del Estado es un hecho innegable. Usted no puede reconocerlo en esta comparecencia, pero está significando que el que tiene la competencia no puede ejercerla porque se encuentra con importantes trabas y quien no tiene la competencia ejerce y manda, y si bien es cierto que en zonas aisladas como Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias, no hay competencia entre los diferentes puertos porque hay un *interland* propio, sin embargo, en determinadas zonas del Mediterráneo español sí que se están produciendo competencias no deseadas, multiplicidad de inversiones no deseadas, esterilizadoras entre ellas, que es lo que tiene que intentar evitar el ente Puertos del Estado.

Termino, señor presidente. Señor Osorio, puerto seco es una actuación muy querida de los responsables socialistas del ente público Puertos del Estado, porque lo diseñaron. Creemos en la intencionalidad, qué duda cabe. Creemos en la eficacia de ese ente, por eso se constituyó la sociedad que ha tardado dos años en producir la adjudicación pertinente. Lo que le pedimos es que lo aceleren por su importancia. No discrepará usted conmigo si le digo que no hay razones que justifiquen dos años de retraso en una adjudicación de un concurso que se cerró allá por el mes de julio de 1996.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy a hablar telegráficamente porque ya no tengo ni capacidad para entrar en un debate a fondo sobre lo que el señor Osorio dijo. Voy a a ver si lo resumo con un ejemplo.

No estoy de acuerdo con la Ley de Puertos, por supuesto, y lo voy a ejemplificar. Si las competencias de ordenación del territorio, las competencias municipales del Plan general de ordenación urbana, las competencias autonómicas en materia de pesca, marisqueo y medio ambiente fuesen reales, la obra de Fernández Ladreda no se hacía. Lo resumo diciendo que los que siguen mandando en el puerto de Ferrol son Endesa, el Ministerio de Defensa y Construcciones y Contratas. No sé si eso es el Estado español, pero desde luego Galicia no es. Y nada más.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Voy a hablar telegráficamente para no ser asesinado.

Quiero hacer una pregunta concreta: ¿Qué inversiones hay previstas en los puertos asturianos, sobre todo en Gijón y Avilés, y cuáles son las aportaciones de estos mismos puertos al ente a lo largo de 1999? Es decir, previsiones de aportaciones para tener un balance, ante nuestra preocupación de que en la cornisa cantábrica se produzca una fuerte competencia entre puertos y el de Bilbao vaya absorbiendo los tráficos del resto de la cornisa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Osorio.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Osorio Páramo): Señor Segura, la Orden ministerial de tarifas no figura directamente como tema presupuestario en el sentido de que cuando elaboramos el proyecto de presupuestos o discutimos los planes de empresa lo hicimos con las tarifas que estaban vigentes en ese momento. Por tanto, éste es un elemento añadido.

Es cierto lo que dijo el ministro en su comparecencia de que las órdenes ministeriales de tarifas no sólo han sido discutidas con todas las autoridades portuarias, de tal forma que en su elaboración se ha recogido lo que ellas pedían, sino, como dice la normativa de tramitación de las mismas, con las organizaciones de usuarios. Anave también participó y fue oído a lo largo del proceso.

La cifra que da de incremento —que curiosamente coincide con la que dice Anave en la prensa— del 40 por 100 no es cierta. Depende de cómo se apliquen las bonificaciones porque hay muchas bonificaciones. Por tanto, son las autoridades portuarias y el consejo de administración, en función del tipo de bonificaciones que apliquen, los que darán una cifra real. Lo que es verdad es que se les da unas facilidades que antes no tenían, que sea el 25 o el 35 por 100 el porcentaje a aplicar en el caso de la T-1, T-2 y T-3 que mencionaba antes.

En cuanto a las declaraciones de los presidentes de las autoridades portuarias de Las Palmas y Tenerife, ya he dicho que participaron y fueron oídos. Por las declaraciones que he leído, el presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas dijo que estaba a favor, porque, como digo, las ha llevado al último consejo de administración donde se han aprobado. El presidente de la de Tenerife dijo que por el juego de bonificaciones no las iba a aplicar, vista la polémica que se había organizado en Tenerife, y que las iba a mantener con la nueva orden ministerial.

En cuanto al tema de Granadilla, aparece ya en los planes de empresa de la Autoridad Portuaria de Tenerife, pero ligado a la obtención de determinadas financiaciones. El puerto de Tenerife en estos momentos, por falta de espacio, no tiene mayores ampliaciones posibles en Santa Cruz.

Por tanto, si quiere mantener determinados tráficos tiene que buscar una alternativa. Y la alternativa más adecuada, después de todos los estudios realizados, se encuentra cerca del polígono industrial de Granadilla. Lo que hay que resolver son los problemas de financiación. El hecho de que aparezca en el plan de empresa supone, además, que habrá que hacerlo por fases. En la propia previsión hay una primera fase que lo haría operativo y solucionaría las necesidades durante un cierto número de años, y luego se procedería a una ampliación posterior que sería el resultado total.

El puerto de Tenerife tiene unas tensiones de financiación importantes debidas al planteamiento de crear tres nuevos puertos: la ampliación de la Estaca en principio iba a ser un nuevo puerto en Tijimiraque, el puerto de Guía de Isora, en el sur de Tenerife, y el puerto de Granadilla. Por tanto, habrá que establecer prioridades, buscar financiación y dilatar en el tiempo aquello que sea menos necesario. Yo creo que el tema de Guía de Isora está bastante verde todavía, existen unos ciertos esquemas o dibujos de actuación,

pero antes de pensar en una iniciación inmediata habría que solucionar muchos problemas.

En cuanto a la competencia entre los puertos, que es un tema que le preocupa, le diría que la competencia entre los puertos no es mala, entre otros motivos porque en la ley aprobada se introduce la libertad tarifaria, dentro de un orden, para favorecer la competencia. ¿Qué competencia? La leal competencia. Para ello, en el marco estratégico del sistema portuario aprobado se crea un comité de leal competencia en el que estarán Puertos del Estado y representantes de las autoridades portuarias, para controlar que haya esa leal competencia. Es más, en el marco de la leal competencia, en auditorías que en dicha materia se han hecho a las autoridades portuarias se han detectado prácticas que podrían ir en contra de la propia leal competencia. Estas prácticas, con acuerdos de las propias autoridades portuarias, se han corregido. Eso se sigue haciendo y el propio comité de leal competencia que se va a crear permitirá que puedan detectarse esas prácticas con mucha mayor anticipación y corregirse.

Pasando a la intervención del señor Rodríguez, que dice que nos olvidamos de las competencias de ordenación del territorio, de las competencias municipales, etcétera, tengo que decirle que tenemos una Constitución que, de momento, es la que hay y, por tanto, la tenemos que cumplir. En relación a la Ley de Puertos de 1992, hay una sentencia del Tribunal Constitucional en la que se trata uno de los temas más conflictivos que es el ligado a la ordenación del territorio y las competencias municipales. El Tribunal Constitucional ha fallado la constitucionalidad de la Ley de Puertos en esos extremos, de tal forma que dice que cuando haya discrepancia entre la competencia de ordenación del territorio de la comunidad autónoma y las competencias portuarias de los puertos de interés general, predominan estas últimas. De tal forma que, en caso de discrepancia, el informe del Consejo de Ministros en la tramitación de los planes especiales es vinculante y resuelve, por tanto, a favor de estas últimas. En cuanto a las competencias municipales, cuando hablamos de rellenos en el mar no existen competencias municipales. El municipio acaba en el borde exterior de la zona marítimo-terrestre, y mientras no hay relleno no forma parte del municipio. Una vez que se ha producido el relleno, se incorpora al municipio, lo que en algunos casos produce problemas como la división entre Marín y Pontevedra de límites artificiales. Por tanto, todas las actuaciones que se están llevando a cabo en Ferrol, que es el que se plantea, son acordes con ese reparto constitucional y con la legalidad vigente.

El señor Santiso me preguntaba sobre las inversiones en los puertos asturianos. Yo le puedo decir que las inversiones previstas en el año 1999 en el puerto asturiano de Gijón son de 2.496 millones de pesetas y en Avilés, de 856 millones de pesetas. El total de las inversiones previstas en los puertos asturianos es de 3.352 millones de pesetas.

También me preguntaba sobre el tema de las aportaciones al fondo de contribución. Yo le puedo decir que este año, en aplicación de la modificación legal de la Ley de Puertos de 1997, se ha creado el Comité de reparto de fondos de contribución, que hasta ese momento hacía exclusivamente Puertos del Estado.

Ese comité, que está formado por los presidentes de todas las autoridades portuarias o personas en que deleguen y presidido por el presidente del ente público Puertos del Estado, tuvo en el mes de julio la reunión para el reparto del fondo de contribución para el año 1999, que es lo que se ha recogido en los presupuestos. Pues bien, la propuesta realizada por Puertos del Estado fue aprobada con el voto favorable de todas las autoridades portuarias y una abstención.

En el caso de los dos puertos asturianos, el puerto de Gijón en el año 1999 aporta 642 millones de pesetas y recibe 257 millones de pesetas, y el puerto de Avilés aporta 96 millones de pesetas y recibe 38 millones de pesetas.

En relación a la competencia del puerto de Bilbao, no hay grandes problemas de competencia. La gran ventaja del puerto de Gijón es que en gran medida tiene tráficos cautivos y precisamente en aquellas cosas que puede repuntar es Gijón el que puede tratar de abrir una brecha de competencia con Bilbao, por ejemplo, en el tema de contenedores, que, con la nueva programación de la línea de Renfe hasta el puerto, pretende abrir una cancha que hasta este momento no tiene.

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

— **DEL SEÑOR CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL CORREOS Y TELÉGRAFOS (ESTERUELAS HERNÁNDEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/001529) Y GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 232/001689).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la última comparecencia, que es la del consejero director general de la Entidad Pública Empresarial Correos y Telégrafos, don José Ramón Esteruelas, a quien damos la bienvenida.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Socialista y por el Grupo Mixto.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor Esteruelas, bienvenido a la Comisión de Infraestructuras del Congreso.

Para que conste en el «Diario de Sesiones», he entregado al presidente de la Mesa y al señor director general de Correos y Telégrafos —me va a permitir que le llame así de ahora en adelante porque el nombre completo es muy largo— una relación de las preguntas que deseo hacerle para que no tenga que ir escribiendo conforme se las voy formulando. Le he entregado un documento que contiene cinco páginas, cuatro de ellas son las preguntas que deseo que me conteste hoy aquí, o por el procedimiento que el presidente ha establecido, en las próximas horas. Y verá usted que hay una quinta página que habla de solicitud de información adicional, para la cual no requiero la urgencia que para las cuatro primeras.

Al tener usted las preguntas por escrito, las que no le haga verbalmente le ruego que las dé por formuladas. A fin

de ahorrar tiempo, le voy a formular las que me parecen más relevantes y que tratan los temas que más nos preocupan del presupuesto del organismo que usted preside.

En el presupuesto de 1999 figuran unas previsiones de ingresos netos de 198.218 millones de pesetas. ¿Con qué previsiones de aumento de tarifas y de tráfico de envío se cuenta para obtener esa cifra? Es evidente que alguna previsión han tenido ustedes que hacer para decidir que esa es la previsión de ingresos que tiene que darse.

La cifra correspondiente a los clientes morosos, ¿se computa también en la previsión de ingresos del organismo? ¿Cuál es esa cifra? En estos momentos, las tarifas de Correos, como usted sabe, señor Esteruelas, las fija el Ministerio de Fomento y no lo hace el Parlamento, como ocurría hasta ahora. En la previsión de ingresos para 1998, que ha sido de 173.041 millones de pesetas, existe una diferencia respecto a 1999 en más de 25.000 millones; es decir, ustedes esperan recaudar 25.000 millones de pesetas más en 1999 que en 1998. Esto supone un 14,55 por 100 de aumento de ingresos, es un aumento muy considerable. Supongo que ustedes habrán previsto un aumento de tarifas parecido a ese porcentaje, a no ser que usted me pueda decir que lo que van a hacer es captar mucho más mercado y, captando mucho más mercado, no es necesario subir tanto las tarifas para conseguir los mismos ingresos.

¿Cuál es el importe neto de las ventas a 30 de septiembre de 1998? Queremos saber por dónde va esto de las ventas.

¿Cuál es el importe total de la facturación sobre la que se prevé realizar las devoluciones y rapels por 6.128 millones de pesetas?

Respecto a las subvenciones a la explotación, la subvención del Estado disminuye drásticamente respecto a este año 1998. Va a ser previsiblemente para el año 1999 de 10.019 millones de pesetas, y por tanto, es casi una tercera parte de la del año pasado. Lo que afirmamos es: la subvención del Estado de 10.019 millones de pesetas se quedará pequeña si no aumentan los ingresos por ventas en un 14,55 por 100. ¿Está de acuerdo con esta afirmación?

Respecto a resultados extraordinarios positivos, para compensar la insuficiencia de la subvención a la explotación se opta por transferir 1.541 millones de pesetas a subvenciones de capital. ¿Por qué no se incrementa la subvención a la explotación y se destinan esos 1.541 millones de pesetas a inversiones? ¿Ha pedido usted más dinero al Gobierno y se lo han negado? Porque esta es una de las incógnitas que tenemos. ¿Usted ha pedido más dinero al Gobierno, más ayuda, más subvención para la explotación y le han dicho que no? ¿O ha llegado usted a un acuerdo con ellos y está convencido de que van a poder tener un resultado cero, como pretenden, con esta subvención a la explotación?

Respecto a gastos de personal, en 1999 crecerán un 7,2 por 100 respecto a 1998. ¿Cómo es esto posible si la previsión de crecimiento de las retribuciones de los empleados públicos para 1999 es de un 1,8 por 100, según el artículo 22 del proyecto de ley de presupuestos? ¿A qué se deben esos 5,4 puntos de más? ¿Es que la plantilla se incrementará considerablemente en 1999? ¿O es que los gastos de personal en 1998 serán muy superiores a los que figuran en el presupuesto de explotación y, por tanto, éste ha sido infra-

valorado? ¿Qué actuaciones de la Dirección General justifican que los gastos de Seguridad Social para 1999 crezcan una 25 por 100 respecto a 1998? ¿Estamos ante un proceso de laboralización del personal de la empresa?

Voy muy rápido, pero quiero que entienda que es por la hora. De todas formas, el señor director general tiene por escrito las preguntas, así que queremos que consten en el «Diario de Sesiones» las cosas que nos preocupan.

Respecto a otros gastos de explotación, esta partida creció espectacularmente, en un 22 por 100 en 1998 respecto a 1997, pero se prevé su congelación en 1999. ¿Se inflaron estos gastos en 1998 o se infravaloran ahora, en 1999?

Me salto unas cuantas preguntas menores que doy por realizadas y paso al capítulo de aplicación de fondos del presupuesto de capital. Adquisiciones de inmovilizado. En el ejercicio ya cerrado de 1997 se fue incapaz de ejecutar la totalidad de lo presupuestado, que fueron 12.000 millones de pesetas. ¿Qué confianza nos puede transmitir el consejero director general respecto a la capacidad de la entidad de ejecutar los 22.760 millones de pesetas en 1999, es decir, los casi el doble? En el presupuesto de 1997 el crédito final en el capítulo 6 fue de 12.000 millones de pesetas, de los que el gasto comprometido —es decir, adjudicaciones— al final del ejercicio fue de 11.175, y las aplicaciones reconocidas —es decir, certificaciones, que es lo que realmente importa— fueron 9.833 millones de pesetas. Dejaron de ejecutarse 2.167 millones con 12.000. ¿Con 22.700 nos puede usted asegurar que van a ser capaces de ejecutarlos? ¿Cuál es el estado de la ejecución del presupuesto de capital para 1998? Le tenemos que preguntar esto porque nos tememos una cosa, señor director general. Si no son capaces de ejecutar la totalidad de este presupuesto, pueden hacer lo de siempre: aplicar estos fondos a la compra de bienes inmuebles, de modo que si bien se mejora la infraestructura de la red de oficinas, se castiga a las áreas de inversión más ligadas a la tecnología avanzada, como son las cuentas de mecanización y telecomunicaciones. ¿Qué inversiones concretas se incluyen en la rúbrica: otro inmovilizado inmaterial, por importe de 1.305 millones de pesetas? La pregunta que añado es: ¿son para pagar consultorías externas?

Respecto al origen de fondos del presupuesto de capital, en cuanto financiación ajena a largo plazo, ¿cuáles son los proyectos concretos de inversión que se van a financiar con financiación ajena a largo plazo? Porque ustedes prevén una financiación ajena a largo plazo. ¿Existe estudio de viabilidad económica de tales proyectos que aconseja acometerlos, a pesar del coste adicional que implica la financiación ajena? Finalmente, respecto a este asunto, ¿por qué considera el director del organismo que va a encontrar en el mercado mejores condiciones de financiación a largo plazo que las que tiene el Tesoro público, que es quien aporta las subvenciones de capital?

Señor director general, en el cuadro de financiamiento, los datos que corresponden a 1998 han sido corregidos respecto a los que figuraban en el presupuesto inicialmente aprobado, es decir, respecto al presupuesto inicial de 1998, y en los documentos que ustedes nos han aportado ahora para valorar el presupuesto de 1999, donde figuran las cifras de 1998, hay una corrección respecto a una serie de conceptos (como los tiene por escrito, tampoco los voy a

repetir aquí) y nos gustaría saber cuáles son las razones de esas variaciones, en algunos casos importantes.

Finalmente, quiero decir, a efectos del «Diario de Sesiones», que la solicitud de información adicional que le solicito, es decir, esta que no requiere la rapidez que la anterior, consta de siete puntos: desglose de conceptos retributivos de sueldos y salarios, plantilla del personal prevista para 1999, distribución por conceptos detallados de un gasto que se produce de 35.000 millones, número de envíos entrados en Correos —detallados por productos— en 1997, en lo que va de 1998 y las previsiones para 1999, a fin de saber por qué hacen ustedes las previsiones de ingresos que hacen, creciendo de tarifas y precios que prevén por cada producto para el año 1999, relación de grandes clientes y, por último, distribución para el presupuesto de inversiones del inmovilizado material de 20.565 millones, sobre el cual le pedimos unos datos.

Esto es todo, señor presidente, señor director general. Espero su contestación.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero decirle, como presidente de la Comisión, que la agradezco mucho el esfuerzo que ha hecho de traer las preguntas por escrito y que le felicito por la disección que ha hecho del presupuesto de Correos.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Solamente quería plantear dos cuestiones. La primera —y no tengo ningún problema en que me conteste por escrito— es si me podría concretar cuáles son los proyectos nuevos a iniciar en 1999, que corresponden a la cantidad total de 1.140 millones, que se destinan a Galicia en el anexo de inversiones de Correos y Telégrafos.

En segundo lugar, quisiera hacer un ruego totalmente constitucional, sentenciado por las leyes, con quince años de vigencia y ya no sé que más le puedo decir, y es que de verdad es una tortura, no se puede calificar de otra manera, la posición orgánica de Correos y Telégrafos respecto a la toponimia en Galicia. Seguimos con El Ferrol, La Coruña y de ahí para arriba. Esto es muy grave porque es el modelo que los ciudadanos toman como cuerpo legal. Yo no tengo manera de demostrarle a nadie que el nombre real de la ciudad en que vivo es Ferrol, aunque la gente no lo diga así. Lo pone en Correos. Decir La Coruña a estas alturas, incluso después de pasar por el turmix del Congreso de los Diputados, yo creo, señor director general, que requiere que tomen con un poco más de seriedad este asunto. Además, le advierto una cosa, no es solamente rutina o por no darle importancia, sino que hay mala fe, porque, por ejemplo, en unos cuños ponen Coruña, sin La y sin A, pero en los nuevos que hacen ponen El Ferrol. O sea, que el mismo señor que puso Coruña pone El Ferrol; parece que es recochineo. Yo creo que a estas alturas, en un Estado de derecho, las leyes constitucionales, que nos acaban de recordar, las tenemos que cumplir todos. Yo creo que no es tanto pedir que por lo menos el nombre oficial de los municipios en todo lo que son inscripciones, grabaciones, cuños de Correos esté como debe estar. Le hago este ruego; no le voy a citar el Tribunal Constitucional, que lo sentenció además, es decir, la Ley

de normalización lingüística de Galicia pasó por el Tribunal Constitucional; por cierto, llevada al Tribunal Constitucional por los que se empeñaron en que no era constitucional poder hablar ante un juez en gallego, pero sentenció la constitucionalidad de la ley ya hace quince años. Le ruego que tome cartas en el asunto y que les pase una nota diciendo que hay que cumplir todas las leyes. Yo le puedo asegurar que si voy allí y pido que metan tres papeles en un sobre para mandar una iniciativa al Congreso de los Diputados, me dicen: yo nada más que le puedo sellar uno, porque los demás no son legales. Pues esta gente que sabe tan bien las leyes, que las aprendan todas. Yo no le pido nada más, ya ve que es poco pedir, y dentro de la legalidad vigente, a ver si nos uniformamos un poquito y nos empezamos a respetar todos.

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

El señor **CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Esteruelas Hernández): No sé si es factible contestar por orden inverso al que me han hecho las preguntas.

Por rapidez y concreción, quiero decirle a S.S. que en el presupuesto de 1999 hay contempladas unas inversiones de Correos y Telégrafos en Galicia por importe de 1.009 millones de pesetas. De esos 1.009 millones de pesetas, 486 millones corresponden a adquisición de locales, reforma de edificios y construcción de nuevos edificios; el resto, *grosso modo*, está dedicado a inversiones en informatización y mecanización de oficinas. En total, 1.009 millones de pesetas.

Respecto a la segunda pregunta, le aseguro a S.S. que tomo buena nota de su petición que, por supuesto, considero legítima. Me permito diferir de usted en cuanto a que haya mala fe. (**El señor Rodríguez Sánchez: ¡Comprobado! ¡Comprobado!**) No creo que pueda haber mala fe, pero, en cualquier caso, tomaré las medidas oportunas para que el próximo año, si nos volvemos a ver, no tenga usted ocasión de hacerme esta recriminación.

En lo que se refiere al extenso cuestionario presentado por S.S., voy a tratar de responder de la forma más breve posible. Con independencia de eso, le contestaremos por escrito con mayor precisión, aunque le voy a ir dando una serie de contestaciones a las preguntas que me ha hecho.

Me dice usted que en el presupuesto de 1999 figuran unas previsiones de ingresos netos de 198.000 millones de pesetas, y qué relación tiene esto con el aumento de tráfico y a aumento de tarifas. En cuanto a aumento de tarifas, si por tarifas entendemos las que hasta ahora tenían que ser aprobadas por ley, es decir, tarifa interurbana e internacional, ninguno. No prevemos, y no vamos a pedir al Gobierno, que en el año 1999 aumenten las tarifas postales. Eso no quiere decir que el efecto de las tarifas postales en correos no aumente, porque, como sabe S.S., la tarifas netas que se aplican a los grandes consumidores están en función de unos descuentos que se les conceden en función de la composición y volumen de su correo y del trabajo prepostal. En ese juego de descuentos es donde reside realmente la capacidad del organismo autónomo para generar

más ingresos; más que en las tarifas postales consideradas como tasas, es en los descuentos que tenemos que llegar a acordar con los grandes clientes.

En cuanto al volumen de tráfico se refiere, hemos previsto un aumento de tráfico similar al correspondiente al año 1998. En estos momentos, Correos está teniendo un volumen de tráfico de alrededor del 5 por 100, y esa es la consideración que hemos tomado para el año 1999.

Efectivamente, el aumento de ingresos de 1999 respecto a 1998 es importante. Me hace una segunda pregunta sobre el importe neto de las ventas a 30 de septiembre, y no sé si usted tiene información privilegiada dentro del organismo, porque me lo acaban de entregar esta tarde antes de venir al Congreso. Resulta que los ingresos a 30 de septiembre han aumentado el 15,8 por 100. A la hora de calcular el presupuesto, hemos extrapolado este aumento de los ingresos al año 1999.

Con eso, *grosso modo*, le contesto a las dos primeras preguntas.

Subvenciones a la explotación. Desde que yo me hice cargo de la Dirección General de Correos, a finales del año 1996, Correos ha venido pudiendo de forma recurrente cada vez menos subvenciones al Tesoro público. En el año 1996, Correos necesitó 49.000 millones de pesetas, 36.000 de explotación, 12 de capital; el año 1997 bajamos de 48.000 a 40.000; el año 1998 bajamos de 40.000 a 34.000, y para el año 1998 hemos pedido 24.000. En el año 1999 se ha producido por primera vez un hecho en Correos respecto al tipo de subvención que pedimos: por primera vez, las subvenciones de capital exceden a las subvenciones de explotación.

Me parece que el compromiso que se recoge en el Plan estratégico de Correos de invertir 55.000 millones en tres años es lo que garantiza el futuro de Correos. No es lo mismo pedir para subvenciones de explotación que para subvenciones de capital y, por tanto, —y eso me lleva a la siguiente pregunta—, Correos ha pedido para subvenciones de capital, este año, 14.000 millones de pesetas, y eso es lo que se contempla en los presupuestos. El Gobierno no le ha negado ni a cercenado a Correos las peticiones de subvenciones de capital, que ha pedido las subvenciones de explotación que salen después de hacer una proyección de una cuenta de pérdidas y ganancias, de unos ingresos y de unos gastos, de unos ingresos que, como verá, tienen una trayectoria muy similar a la que está obteniendo en los meses que van de 1998.

Si en el año 1999 se produce una crisis económica que hace que la actividad económica se ralentice y con ella el tráfico postal, indudablemente los 10.000 millones de pesetas que se piden de subvenciones de explotación no serán posibles, pero cuando se hacen las previsiones, se tiene en cuenta un entorno que no sufrirá o que no debe sufrir cambios bruscos. Por tanto, pensamos que hemos pedido aquellas subvenciones de explotación que necesitamos y no vemos ninguna razón para pedir más dinero y apelar al Tesoro para que nos conceda unas subvenciones de explotación superiores a las que necesitamos.

Pero es que le digo más —y con eso contesto a alguna de sus otras preguntas—, nosotros vamos a invertir o aspiramos invertir 22.000 millones de pesetas en el año 1999 y solamente pedimos al Estado 14.000, generamos fondos

propios y además pedimos autorización para endeudarnos. Y no es que pidamos autorización para endeudarnos porque pensamos que sea más barato el endeudamiento ajeno que el de los fondos del Tesoro, sino porque creemos que, dentro del desarrollo de Correos, tenemos capacidad para endeudarnos sin necesidad de ser gravosos al Tesoro. Y esa es la razón, no es una razón de coste, sino de concepto. Si el resultado del año 199 es el que tenemos previsto en el presupuesto, esperamos ser capaces de devolver la cantidad de 2.500 millones de pesetas por la que nos endeudamos para financiar las inversiones.

El tema de los aprovisionamientos no es lo sabría contestar, no sé por que bajan el 50 por 100, pero como le he prometido que le voy a contestar por escrito, se lo haré llegar.

Gastos de personal. Para comparar los gastos de personal del año 1999 con los del año 1998 hay que entresacar dos partidas importantes. Una de ellas, que ya lo dice a pie de página el propio presupuesto, son los casi 5.000 millones de pesetas para incentivos. Si esos 5.000 millones de pesetas se sacan del año 1999, ve usted que se reduce sensiblemente ese aumento que usted apunta y que no se debe a un mayor incremento de personal, sino a que en el año 199 aspiramos a poder repartir 5.000 millones de pesetas en forma de incentivos.

Pero hay otro concepto más, y es que en el año 1999, dentro de los gastos de personal, tenemos previstos 3.000 millones de pesetas para repartir en sábado, porque queremos mejorar la calidad y la prestación del servicio universal que tenemos encomendado. Esos 3.000 millones de pesetas para repartir en sábado no están incluidos en el año 1998 y, por tanto, cuando se extraen esas dos partidas, el aumento de costes de personal no es tan importante.

¿Qué actuaciones de la Dirección General justifican que los gastos de Seguridad Social para 1999 crezcan un 25 por 100 respecto a 1998? ¿Estamos ante un proceso de laboralización de personal? Pues no, señoría; estamos ante un proceso mucho más simple: los datos de la Seguridad Social para 1998 están mal calculados, única y exclusivamente. Lo reconozco. Y el año 1998 va a terminar con unos gastos superiores de Seguridad Social que los que estaban en el presupuesto. Pero no se puede deducir de eso que el aumento de gastos en el año 1999, que no será tal cuando cerremos el ejercicio de 1998, sea debido a un proceso de laboralización de personal.

¿Qué parte de la cantidad presupuestada para sueldos y salarios corresponde a sueldo de personal funcionario y qué parte a sueldo de personal laboral? Corresponden a retribuciones de funcionarios, 119.157 millones de pesetas; a personal laboral fijo, 11.096 millones de pesetas; a personal laboral eventual, 22.646 millones de pesetas; a dietas y locomoción, 821.176 millones de pesetas; a lo que nosotros llamamos indemnizaciones a rurales, 2.097 millones y a otros gastos de personal, 816 millones.

¿Qué se incluye dentro de otros gastos de personal? También selo puedo decir. Dentro de los 3.661 millones de pesetas se incluyen —y cito de mayor a menor—: traslado de personal rural tipo B —que son nuestros carteros rurales, y aquí se incluyen los gastos de gasolina que les pagamos por utilización de sus vehículos—, 1.557 millones de pesetas; traslado de personal rural tipo A —que es otro tipo

de cartero rural—, 502 millones de pesetas; formación y perfeccionamiento de personal, 500 millones de pesetas; dietas ordinarias, 350 millones de pesetas; dietas de locomoción del personal de Correos, 157 millones de pesetas; dietas de inspección —el personal de inspección tiene un sistema distinto de dietas—, 39.666.000 pesetas; pagos a los consejeros por asistencia a los consejos de administración, 28.068.000 pesetas; locomoción de la inspección, 27.458.000 pesetas; acción social, 92.947.000 pesetas; total, 3.661.281.000 pesetas.

¿Con qué criterios se va a proceder a la asignación de los incentivos a la productividad? Simplemente por cuestión de separar conceptualmente dos partidas que me parece que son distintas, diré que no me gusta equiparar incentivos con productividad, y no me gusta hacerlo porque la productividad creo que se ha mistificado en la Administración y ha perdido en su utilización la razón de ser que se pensó que debía tener cuando se creó. Lo que nosotros pretendemos introducir en Correos es un sistema de incentivos que no tiene que ver con la productividad, que de hecho se aplica como si fuese café para todos. Lo que pretendemos en Correos es identificar determinados colectivos, fijarles unos objetivos a alcanzar, bien cifrados en pesetas cuando se trate de personal que esté en las oficinas de Correos, o bien cifrados en otro tipo de parámetros cuando se trate de colectivos distintos, según se trate de personal de reparto o de personal de clasificación. Queremos fijarles esos objetivos y si se obtienen, y solamente si se obtienen, hacerles acreedores de una cantidad adicional a lo que normalmente cobran. Pero hay un segundo condicionante para cobrar esa cantidad, y es que serán acreedores de esa cantidad solamente aquellas personas que no hayan practicado el absentismo. Lo que se pretende —y ese es el objetivo— es no solamente incentivar a aquellos colectivos que nos pueden ayudar a conseguir la cifra de resultados para el año 1999, sino hacer que el absentismo, que es una lacra en el organismo, desaparezca.

Estamos en negociaciones con los sindicatos, porque, como comprenderá S.S., este es un sistema que la dirección, aunque esté legitimada para hacerlo, no puede implantar de forma unilateral. Estamos en negociaciones con los sindicatos para llegar a un acuerdo a la hora de identificar los colectivos, fijar unos estándares para hacerles acreedores al cobro de esos incentivos y al mismo tiempo determinar qué es lo que se entiende por absentismo. Yo diría que, en líneas generales, hay un principio de acuerdo, y todos los sindicatos comparten que uno de los principales problemas que tiene Correos es el del absentismo, por lo que tiene de negativo a la hora de incrementar los costes de personal, por la obligación de suplir las ausencias injustificadas con personal laboral eventual, lo que incrementa los costes y, por otro lado, por lo que tiene de discriminatorio respecto al resto de compañeros. No hemos llegado todavía a un acuerdo total con los sindicatos respecto a cómo vamos a distribuir este sistema de incentivos, pero eso es lo que pretendemos. Y pretendemos que no tenga nada que ver con la productividad, que se ha convertido en un pago a las personas que viene por las tardes a trabajar. Espero que seamos capaces de consensuarlo y de implantarlo, y si somos capaces, me atrevería a decir que los 10.000 millones de resultado de explotación negativo para el año 1999

no llegaremos sin tan siquiera a cubrirlos y espero que las cifras sean mejores que las presupuestadas. Si no llegamos a consensuarlo, el organismo habrá perdido una oportunidad.

Respecto a los gastos de explotación —la partida de la que me habla usted creció en 1998 respecto a 1997 en un 22 por 100, pasando de 28.900 a 35.300—, le diría que esperamos a que termine el año 1998 para determinar el porcentaje de incremento que ha habido respecto a 1997. Simplemente quiero decirle que en lo que va de año, de enero a septiembre, esos gastos son aproximadamente, 22.000 millones de pesetas. Dudo que lleguemos a los 35.000 y, por tanto, el incremento será mucho menor. Pero hasta que no termine el año, no me atrevería a dar una cifra concreta.

¿A qué destinaron, en concreto, los 113 millones de pesetas que figuran bajo la rúbrica «Otros gastos de gestión»? Honestamente no lo sé. Se lo mandaré por escrito. Lo mismo le digo respecto a las actividades concretas que va a subvencionar Correos con los 238 millones de pesetas, porque no me sé el desglose, y lo mismo ocurre con el apartado de 15 millones de pesetas. ¿Dónde figura el importe de los gastos financieros derivados del endeudamiento? Eso sí que lo sé, y aparece en los gastos corrientes. Dentro de los 35.000 millones de pesetas hay una partida, que creo que son 50 millones de pesetas, que se deriva de la financiación de los 2.500 millones de pesetas. Se lo podría buscar, pero necesitaría tiempo. De todas maneras, si no es así, se lo digo por escrito, pero creo que es eso. ¿A qué destinan en concreto los gastos extraordinarios, que ascienden a 79 millones de pesetas? También se lo contestará, porque no lo sé de memoria.

Pasamos al tema de las inversiones del inmovilizado. Tiene usted razón, en el año 1997 no nos gastamos los 12.000 millones de pesetas. En lo que discrepo con usted es en la cantidad que dejamos de gastos, que fue de seiscientos y pico millones de pesetas. En el año 1999 aspiramos a gastarnos la cantidad que aparece en los presupuestos. ¿Cuál es la cantidad que hemos invertido en los que va de año? Se la enviaré porque tampoco la sé de memoria. Creo que de los 15.000 millones de pesetas que tenemos previstos, debemos llevar de gasto comprometido alrededor de 11.500 millones de pesetas. Las obligaciones reconocidas son menores. Lo que pasa es que en Correos, tradicionalmente, a final de año, las obligaciones reconocidas aumentan considerablemente. De todas formas, las cifras exactas se las mandaré.

De acuerdo con la rúbrica de inversiones que figura en el presupuesto, en «Otro inmovilizado material» entran todas aquellas inversiones que no tienen un apartado específico. No tienen nada que ver con las consultorías ni con los contratos que se hayan podido firmar con consultoras externas, que en este momento existen y que vienen desarrollando yo creo que una función muy necesaria para el organismo. De todas maneras, aunque usted no me lo ha pedido, yo le mandaré la cifra de contratos que hemos hecho con todo tipo de consultoras externas.

¿Que inversiones financieras concretas se van a acometer con los 900 millones de pesetas? Yo creo que estas cantidades van a ir destinadas a aumentar la participación financiera que tiene Correos en aquellas asociaciones internacionales dedicadas al mundo postal, en las que ya tene-

mos una pequeña participación, concretamente en IPC. A la vista de la estrategia que se está empezando a diseñar en Europa respecto al sector postal, está claro que las alianzas internacionales están a la vuelta de la esquina. Ahí se pueden adoptar dos posturas: la pasiva o la activa. Nosotros pensamos que Correos debe adoptar una postura activa de participación en organizaciones internacionales. A eso es a lo que hemos destinado los 900 millones de pesetas.

¿Cuáles son los proyectos concretos de inversión que van a contar con financiación ajena a largo plazo? No hay. La financiación ajena a largo plazo no tiene carácter finalista. Hay un origen y una aplicación de fondos: la financiación ajena es única y exclusivamente lo que se necesita para poder financiar los proyectos, pero no va a estar destinada, con carácter finalista, a financiar tal o cual proyecto.

¿Cuándo se van a acometer cada uno de ellos y en qué año está prevista la recuperación de la inversión? ¿Existe un estudio de viabilidad? Sí, existe un estudio de viabilidad, y desde luego, todos los que están previstos en el año 1999 se van a acometer en el año 1999, no están previstos para el año 2000. Aquellos proyectos de inversiones que tengamos previstos para el año 2000 los presentaremos en el presupuesto correspondiente.

Me pregunta usted por qué considera el director general que va a encontrar en el mercado mejores condiciones. Creo que ya se lo he explicado.

¿Qué bienes concretos de inmovilizado material ya enajenados están previstos? Estos 600 millones de pesetas —y es curioso porque su compañero me hizo la misma pregunta en el presupuesto del año pasado— son chatarra: hilo de cobre de las líneas telegráficas que se vende y vehículos usados que se desguazan. La suma de todo eso son los 600 millones de pesetas. ¿Cuál ha sido el procedimiento seguido para la venta de cada uno de los citados bienes, o mejor dicho, mercancías? Pues me imagino que se publicará un anuncio y se subastará, se convocará el concurso correspondiente y se presentarán las ofertas.

Respecto al cuadro de financiamiento, honestamente tengo que decir que no puedo contestarle ahora, se lo contestará por escrito. Sobre solicitud de información adicional, como usted me ha dicho que no era una costa que le corriera prisa, le mandaré un escrito detallado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Voy a ser muy rápido, pero, aunque sólo sea por cortesía hacia el director general de Correos y Telégrafos, quiero decirle que le agradezco la información que nos ha suministrado y que espero —estoy seguro de que lo hará— que nos envíe lo que falta. También he de decirle que tomamos buena nota de la afirmación que ha hecho hoy de que las tarifas postales no van a sufrir ningún aumento para el año 1999 y que, en su negociación con los grandes clientes, van a intentar conseguir, y espero que lo logren, un resultado positivo. Los tráficos prevén que el aumento que se produzca esté en torno al 5 por 100, si no he tomado nota mal. Lo digo porque —y esto se lo reconozco yo a usted— ésta era una de nuestras preocupaciones como consecuencia de que ya no es el Parlamento quien fija las tarifas postales, sino el Ministerio y nos preocupaba que se pudiera producir un

aumento considerable de tarifas para el año 1999. Por tanto, nos tranquiliza saber que no va a ser así. Naturalmente, estaremos vigilantes y le aseguro que en Nosotros encontrará un magnífico aliado; nosotros le ayudaremos a usted para que no le fuerzen a subir las tarifas, porque pensamos que, efectivamente, el correo, si se gestiona bien, no necesita en este momento una subida de tarifas, subidas que perjudican sobre todo a las personas que no son grandes clientes.

Respecto a la ubicación de fondos del presupuesto de capital, usted dice que, efectivamente, en 1997 no pudieron ejecutar los 12.000 millones, pero no cree que estuvieran en las cifras que yo he mencionado aquí. Quiero decirle que probablemente yo esté en un error. Como es lógico, no tengo la pretensión de discutir con usted sin son más o menos, usted lo sabrá mejor que yo, ya que dirige el organismo. Sí le digo que la diferencia puede estar en que, en vez de certificaciones, estemos hablando de adjudicaciones, que, como usted saber, no es lo mismo. Cuando yo hablo de 11.175 millones de adjudicaciones nos aproximamos más en las cifras que cuando hablo de certificaciones. Lo digo por si pudiera estar ahí la diferencia.

Una sencilla y rápida reflexión general, si me lo permiten. Nosotros pensamos que el Gobierno del Partido Popular ha iniciado con el correo público lo que entre nosotros llamamos vulgarmente la senda telefónica, que la conocemos todos, y nos tememos que finalmente haya una privatización total y absoluta del ente público empresarial Correos y Telégrafos, que finalmente Correos y Telégrafos acabe siendo una empresa privada que gestione por encargo del Estado el servicio público de correos y que, por tanto, el Estado deje de prestar de forma directa el servicio público postal. Nos tememos eso. No afirmamos que vaya a pasar, pero nos lo tememos porque lo estamos observando tanto en la ley que hemos aprobado en junio, la Ley Postal, la ley de organización de los servicios postales, como en el propio estatuto de la entidad y en las distintas leyes de presupuestos. Yo le quiero decir, señor director general, que si usted cree, como nosotros, que la entidad pública empresarial Correos y Telégrafos debe seguir prestando el servicio siendo pública dependiente del Gobierno, me da igual de qué Ministerio —una reestructuración podría hacerlo depender de uno u otro y eso no tendría mayor importancia— contará con nuestra ayuda más entusiasta.

Créame que nosotros queremos ayudarle en la medida en que podamos a que su gestión sea eficaz y sea buena para el correo, porque, en resumidas cuentas, redundará en beneficio de todos, pero no estamos en absoluto dispuestos a ayudarle a usted, ni a su Gobierno, ni a quien pretenda hacer de la entidad pública empresarial Correos y Telégrafos una empresa al final rentable, aunque sea por la mínima, para, en el momento en que lo sea, convertirla en una empresa por acciones, una sociedad anónima, y privatizarla. No estamos en absoluto dispuestos a eso, lo hemos debatido más profundamente cuando debatimos el proyecto de ley del servicio postal universal, y me gustaría saber qué opina usted al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Esteruelas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL CORREOS TELÉGRAFOS** (Esteruelas Hernández): Señoría, se me ha olvidado contestarle a un apunto que me hace usted sobre si la cifra correspondiente a los clientes morosos se computaba dentro de los ingresos del año 1999. Se computa, como usted sabe, en la facturación; una cosa es la facturación y otra es la tesorería. Si los clientes no te pagan, no es que habrá que cambiar la primera línea de la cuenta de resultados, sino que habrá problemas y tensiones de tesorería.

Aprovecho la ocasión para decirle que el único cliente moroso que tiene Correos y Telégrafos es la Administración, entendida en sentido amplio, local, autonómica y central. Al 30 de junio, fecha a la que corresponden las últimas cifras que tengo en mi poder, la Administración debía a Correos 17.000 millones de pesetas, y se lo debe de tiempo inmemorial. Ése es el único cliente moroso. No es un dato que se produce en el año 1998 ó 1999; es un dato que viene arrastrando y —le voy a ser sincero— no he sido incapaz de conseguir que esa deuda disminuya. **(El señor Torres Sahuquillo pronuncia palabras que no se perciben.)** La experiencia demuestra que sí.

Respecto al segundo punto, yo no me considero competente para decir si el Gobierno debe o quiere privatizar Correos y Telégrafos; eso queda más allá de mi competencia. Yo me limito a hacer la gestión de la mejor forma que

sé y luego a quien corresponda le competirá tomar la decisión pertinente. Correos tiene bien claro que su objetivo primordial es prestar un servicio universal al que tienen derecho los ciudadanos españoles y que la Ley Postal recoge. Ésa es la razón de ser de Correos y Telégrafos, eso no lo vamos a perder de vista y lo vamos a hacer. Y, en cualquier caso, no van a primar consideraciones económicas a la hora de decidir dónde tenemos que estar o dónde tenemos que invertir para prestar ese servicio universal. Pero ese servicio universal tiene un coste, todo tiene un coste, y hay un contrato-programa que prevé la Ley Postal, y Correos, que tiene la obligación de tener una contabilidad analítica, en un plazo de dos años a partir de julio de 1998, que es cuando se aprobó la Ley Postal, tendrá que demostrar a la Administración cuánto le cuesta prestar ese servicio universal, y se le tendrá que pagar. Pero eso no está reñido ni muchísimo menos con que Correos sea una empresa rentable y ese es el objetivo que yo creo que debemos perseguir en Correos. Sobre si se privatiza o no, yo podré tener mis ideas particulares, pero creo que no es de mi competencia decirlo.

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

Hemos llegado al fin de las comparecencias.

Se levanta la sesión.

**(Eran las diez y veinte minutos de la noche.)**

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid  
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.  
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**