

CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, MEDIO AMBIENTE, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DE DON VICENT BEGUER I OLIVERES

Sesión Informativa

celebrada el miércoles, 5 de marzo de 1997

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia, a solicitud de doña Francisca Pleguezuelos Aguilar, del Presidente de la Compañía Trasmediterránea, S. A., don José María Trías de Bes i Serra, para que informe sobre los contenidos del nuevo plan estratégico de la compañía, con especial referencia a las comunicaciones marítimas entre las islas Canarias y la Península e interinsulares, y las razones por las cuales no se ha puesto en marcha la línea marítima entre los puertos de Los Cristianos, en la isla de Tenerife, y en el de San Sebastián de la Gomera (Santa Cruz de Tenerife) mediante un «fast-ferry». (713/000094.)

Comparecencia del Alcalde de Canfranc, don Víctor López Morales, a petición propia, para informar sobre las gestiones realizadas en relación con los Planes Europeos de Redes de Transporte Combinado y la línea internacional de Canfranc (Huesca). (713/000130.)

Mociones:

- Del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno para que, considerando urgente la terminación de la autovía comprendida entre Murcia y Albacete, proceda a la contratación durante 1997, con un plazo de ejecución no superior a tres años, de los tramos comprendidos entre Venta del Olivo, Navacampana, El Puerto y la ciudad de Albacete, y que dicha contratación lo sea con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. (661/000030.)

- **Del Grupo Parlamentario Mixto, por la que se insta al Gobierno a elaborar, con carácter de urgencia, un estudio de las deficiencias de impermeabilidad de la carretera nacional N-II y la vía del tren a su paso por la comarca del Maresme y que, a partir de las conclusiones obtenidas, se realicen las actuaciones pertinentes. (661/000041.)**

Designar Ponencia que informe:

- **El Proyecto de ley de liberalización de las telecomunicaciones (procedente del Real Decreto-Ley 6/1996, de 7 de junio). (Número de expediente 621/000014.)**
- **El Proyecto de ley de envases y residuos de envases. (Número de expediente 621/000015.)**

Se abre la sesión a las once horas y cinco minutos.

El señor PRESIDENTE: Se abre la sesión.

Señorías, antes de empezar con el primer punto del orden del día, ¿puede darse por aprobada el acta de la sesión anterior? (*Pausa.*)

Queda aprobada por asentimiento.

Debo comunicar a sus señorías que, en la reunión de Mesa y Portavoces que acabamos de celebrar, se ha acordado no designar Ponencia para los proyectos de ley de liberalización de las telecomunicaciones y de envases y residuos de envases. Dada la premura de tiempo —ayer tarde finalizó el período de presentación de enmiendas—, se acordó que se debatiera directamente en Comisión, convocada para el próximo miércoles, día 12, a las diez de la mañana.

¿Dan sus señorías su conformidad? (*Pausa.*)

Gracias.

- **COMPARECENCIA, A SOLICITUD DE DOÑA FRANCISCA PLEGUEZUELOS AGUILAR, DEL PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A., DON JOSÉ MARÍA TRÍAS DE BES I SERRA, PARA QUE INFORME SOBRE LOS CONTENIDOS DEL NUEVO PLAN ESTRATÉGICO DE LA COMPAÑÍA, CON ESPECIAL REFERENCIA A LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS ENTRE LAS ISLAS CANARIAS Y LA PENÍNSULA E INTERINSULARES, Y LAS RAZONES POR LAS CUALES NO SE HA PUESTO EN MARCHA LA LÍNEA MARÍTIMA ENTRE LOS PUERTOS DE LOS CRISTIANOS, EN LA ISLA DE TENERIFE Y EL DE SAN SEBASTIÁN DE LA GOMERA (SANTA CRUZ DE TENERIFE) MEDIANTE UN «FAST-FERRY». (713/000094.)**

El señor PRESIDENTE: Vamos a entrar ya en el primer punto del orden del día, que es la comparecencia, a solicitud de doña Francisca Pleguezuelos Aguilar, del Presidente de la Compañía Trasmediterránea, S. A., don José María Trías de Bes, para que informe sobre los contenidos del nuevo plan estratégico de la compañía, con especial re-

ferencia a las comunicaciones marítimas entre las islas Canarias y la Península e interinsulares, y las razones por las cuales no se ha puesto en marcha la línea marítima entre los puertos de Los Cristianos, en la isla de Tenerife y el de San Sebastián de la Gomera (Santa Cruz de Tenerife) mediante un «Fast-Ferry».

Agradecemos la presencia de don José María Trías de Bes, antiguo parlamentario y que lo fue también en esta misma legislatura hasta el mes de agosto, en el que asumió la Presidencia de la Compañía Trasmediterránea.

Muchas gracias, señor Trías de Bes. Tiene usted la palabra.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A. (Trías de Bes i Serra): Muchas gracias, señor Presidente.

Buenos días, señores Senadores. Con agrado y con cierta añoranza comparezco ante esta Comisión para responder a las cuestiones que se me solicitan en la petición de comparecencia.

Señor Presidente, querría hacer una breve introducción para enmarcar la cuestión sobre la actual situación en la que se encuentra el transporte marítimo en España.

Hoy la compañía que presido es una empresa pública, con el 96 por ciento —en números redondos— de capital en manos del Estado y un cuatro y pico por ciento de capital en manos privadas. Es la compañía más importante de España en transporte marítimo y es una de las compañías, como ustedes saben, más importantes de Europa, por estar entre las seis o siete primeras compañías navieras europeas. Por lo tanto, es un activo en manos de la economía española y significa la presencia de España en el mar a través de la compañía de bandera. En su día, fue una compañía privada que en 1978 se nacionalizó por el gobierno de la UCD y que hoy se va a volver a privatizar —cuando digo hoy me estoy refiriendo a estos próximos ejercicios— cuando el propietario de la misma, es decir, el Estado, crea oportuno tomar esa decisión.

Digo esto porque estamos hablando de una compañía de bandera, y a veces el transporte marítimo ha quedado relegado por todos los gobiernos que yo he conocido —no sólo de este país, sino de muchos— en una escala de valores muy alejada y, sin embargo, es un medio de transporte

importante, que hoy llaman en el ámbito comunitario incluso complementario, pero es un transporte en sí mismo y, si no, que se lo pregunten a los habitantes de los archipiélagos o de las ciudades de África o ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, que están muy sensibilizados con respecto a esta cuestión y tienen una verdadera conciencia de lo que es el transporte marítimo, puesto que es, en definitiva, la autopista que les une con el continente y con sus conciudadanos, en este caso europeos todos.

He querido hacer esta pequeña introducción no para resaltar la importancia de lo que voy a decir —porque sería petulancia por mi parte—, pero sí para situarla en el lugar que le debe corresponder. Tengo la gran esperanza de que el actual gobierno tenga una clara visión de lo que es la presencia de España en el mar y tenga una auténtica política marítima para desarrollar en los próximos años.

Efectivamente, cuando asumí la presidencia, prácticamente el 1.º de agosto de 1996 —puesto que mi nombramiento se produjo el 31 de julio— me encontré con una compañía deficitaria que perdía mucho dinero, que tenía una estructura de personal exagerada para las líneas de negocio que se estaban acometiendo y que requería urgentemente una reestructuración. Así lo hice una vez transcurrido el mes de agosto, en el que tomé conciencia y conocí los puntos de negocio uno por uno, trasladándome a todos los puertos donde la compañía presta sus servicios y, analizando bien la estructura de la misma, inicié una reestructuración por la cúspide para hacer operativa la compañía y para hacer posible su dirección.

Me encontré con una cúpula directiva constituida por 8 directores generales y 48 directores. En el primer despacho que llevé a cabo con los directores empleé 12 días para enterarme de lo que pasaba en la compañía, ya que los datos que me proporcionaban las diversas direcciones no coincidían, con lo cual, me encontraba con una información que no sabía si era la veraz y, naturalmente, tenía que afrontar para tomar decisiones.

A tal efecto, realicé una reestructuración y nombré un solo director general, 3 directores de departamento y los 48 directores los reduje a 18 jefes de área o de negociado. Es decir, que de una dirección u organigrama de peine se pasó a un organigrama de pirámide estrecha mucho más operativa y mucho más eficaz en la gestión.

Me encontré también con una Compañía que tenía cuatro puntos de operación en términos generales; Madrid, como sede social, Mediterráneo como zona de operaciones, el Sur, Estrecho de Gibraltar, como segunda zona y Canarias como tercera o cuarta zona. Es decir, me encontré con una descentralización a medias, iniciada por el equipo anterior, y digo a medias porque no se llevó a cabo del todo. Fue una semidescentralización que en realidad creó cuatro reinos independientes con sus directores con el cargo de director general, con sus direcciones de carga, de pasaje, es decir, con una estructura empresarial en cada zona, incluido Madrid, que hacían de la Compañía algo verdaderamente difícil de controlar.

Se me acusó de practicar —a mí precisamente— un centralismo empresarial, y no hice sino coger el abecé de cualquier manual de dirección de empresas para hacer una

estructura operativa, con un solo director general, tres directores, mantener las direcciones de zona, pero dependientes de los directores de la central, con una sola política comercial, una sola política de explotación y una sola política de recursos humanos. Creé la figura del auditor o «controller» interno de la empresa, por encima del director general, para que se fuese aplicando el presupuesto, con escrupuloso rigor, y no tener cuatro vías informativas de lo que se iba gastando o ingresando en la empresa. Por lo tanto, una figura de «controller», o auditor interno para usar el castellano, para vigilar la aplicación de las disposiciones presupuestarias y que nos pudiera corregir desde al Presidente al último empleado de la Compañía, si se había producido alguna desviación. Creé también un gabinete de prensa y comunicación dependiente de Presidencia y tomé alguna decisión rápida de externalización de servicios que no constituían el núcleo de negocio central de la Compañía. Estas decisiones las adopté lo más rápidamente posible para poder tomar las riendas y que las decisiones fuesen operativas. Decidí, junto con la Dirección General de Patrimonio, elaborar un plan de empresa o de negocio, un Plan Estratégico, como ustedes le quieran llamar. Yo lo prefiero llamar Plan Estratégico y así se le denominó. Se hizo un concurso entre varios asesores y consultorías, absolutamente transparente y con unas bases, y se adjudicó a la empresa que mejor oferta había presentado, en este caso, «Price Waterhouse», empresa de reconocido prestigio, como todas las que se presentaron al concurso, que nos ha ayudado al nuevo equipo directivo a elaborar el Plan Estratégico por el que hoy sus señorías han solicitado mi comparecencia. Plan Estratégico que constituye un plan global de empresa, de negocio y de viabilidad, y que está contenido en estas dos carpetas que he querido traer para que ustedes tuvieran conocimiento de su volumen.

¿Qué es el Plan Estratégico? No es sino un plan de viabilidad de la empresa y un marco referencial en el que debe moverse la nueva dirección. Y cuando digo que es un marco referencial, quiero decir que un plan estratégico no constituye un catecismo que haya que aplicar de la primera letra a la última, puesto que el entorno económico y comercial es movable y hay muchos imponderables que no se pueden prever, que a veces confluyen o convergen en las líneas de negocio de la Compañía y deben adoptarse decisiones, obviamente sobre la marcha, puesto que es imprevisible el comportamiento de los mercados ante, por ejemplo, una cosa tan sencilla como la compra o el gasto de combustible, que está sujeto, como ustedes saben, a las variaciones y fluctuaciones de una moneda. Por tanto, es un plan referencial, un marco que nos permite conducir la empresa dentro de unos parámetros, pero que no es, ni mucho menos, un código que deba cumplirse a rajatabla en su literalidad. Por ello, el Plan establece unas recomendaciones para que la dirección o los gestores de la empresa optimicen los resultados de la misma dentro de lo que diseña el propio Plan, pero en modo alguno puede llegar a cumplirse en su literalidad puesto que los propios elaboradores del plan siempre hablan de recomendaciones, de situaciones optimizables, de situaciones de empeoramiento del marco general, situaciones que pueden mejorar, de futuro. Es de-

cir, es un plan ágil, adaptable al terreno, en definitiva, un plan que se puede llevar a la práctica, porque los planes rígidos, como se hacían otrora, no tienen viabilidad hoy día con la rapidez con que actúan los mercados y, sobre todo, en un mercado que cada día es más competitivo, como es el del transporte marítimo.

Este Plan lo estamos aplicando desde el primero de enero de 1997; se le dio dos meses al asesor para confeccionarlo, junto con los directores de la Compañía. Aterrizaron una batería de personas en la Compañía, se introdujeron en sus entrañas y junto con los nuevos gestores elaboraron dicho Plan. El Plan es a largo plazo y comprende los ejercicios de 1997, 1998 y 1999. Este año 1997 es el último año de contrato con el Estado, porque esta Compañía —y no he querido abordar esta cuestión porque supongo que es conocido de todos— tiene un contrato programa con el Estado de 20 años de duración que se extingue el 31 de diciembre de 1997. Por lo tanto, éste es el último año de subvención estatal. 1998 será el primer año sin subvención y 1999 es el ejercicio en el que se abre la competencia a los navieros de la Unión Europea, porque España está acogida, como Francia e Italia, a una cláusula de salvaguarda y no entra en vigor la libertad de cabotaje marítimo entre Península e islas hasta esa fecha. Otros países tienen plazos más largos, por ejemplo, Grecia, hasta el 2004, por su configuración geográfica insular. En 1999 España está abierta a que los navieros europeos vengan a competir con nuestras navieras. Por tanto, el Plan era lógico que se circunscribiera a los años 1997, 1998 y 1999 por las razones que les he explicado hace un momento.

No hemos querido que sea un Plan a más largo plazo para no comprometer actuaciones que pudieran poner en dificultades a la Compañía o pudieran ir luego en contra de los intereses de los que resulten ser adquirentes de la misma en el proceso de privatización. Es decir, se trata de no condicionar los activos de la Compañía, sus presupuestos, o la propia cuenta de resultados a los futuros propietarios de la empresa. Por tanto, tiene que ser un plan a corto plazo aunque, naturalmente, en el terreno de la inversión y en el plano financiero, las amortizaciones siempre sobrepasan el ámbito del propio plan.

He querido hacer esta introducción antes de referirme específicamente a Canarias, como se me pregunta, para enmarcar exactamente la comparecencia, porque creo que desgajar el problema canario de todo el plan constituye una visión parcial que nos puede hacer perder la visión de conjunto. Luego me referiré a los retos que supone cuanto les he explicado en relación a las fechas, es decir, la extinción o la terminación del contrato con el Estado, qué significa 1998 como año puente o de transición y qué puede significar en el futuro el año 1999 con una libre competencia.

Voy a entrar en los datos específicos que contiene el plan estratégico para Canarias, como decía antes, siempre en el nivel en que se mueve el plan, es decir, en el ámbito de las recomendaciones y de las estrategias básicas a seguir. Ustedes saben —y sobre todo los Senadores canarios— cómo se está hoy compitiendo en el archipiélago libre y abiertamente con otras navieras, es decir, Canarias es

un marco geográfico, o una región o una Comunidad Autónoma —decía región en términos europeos, es decir, en términos de la Unión— donde se compite libremente. Hay tres navieras importantes, dos privadas y una pública, Trasmediterránea, que están compitiendo en un mercado abierto y cada día más feroz; feroz en cuanto a política tarifaria y feroz en cuanto a ofrecimiento de mejor calidad y servicio al usuario.

El plan estratégico nos sitúa en la siguiente referencia. En primer lugar, Trasmediterránea tiene en Canarias la flota más joven de la compañía. Los anteriores gestores de la compañía invirtieron en Canarias en flota, es decir, renovaron la flota en Canarias, y es de reconocer, y así lo quiero hacer expresamente, que fue una buena decisión del equipo que me precedió en la gestión de la compañía. Por tanto, la asignación de flota a Canarias es de las más jóvenes de la compañía Trasmediterránea y, por tanto, de las más nuevas. Está comunicada Canarias con las siguientes unidades: dos hidro-foils destinados a Canarias, dos jet-foils, que son unas embarcaciones rápidas, y cuatro ferries, mal llamados «Canguros», que son mixtos de pasajeros y carga, y el famoso «Juan J. Sister», tan conocido en Cádiz y en Canarias, puesto que une la Península con el archipiélago, más cuatro barcos de carga llamados «rollones» o «rorros», que están asignados al archipiélago, a las comunicaciones tanto con la Península como a las interinsulares.

¿Qué dice el plan estratégico? En la línea comercial, el plan estratégico, literalmente, habla —para que se den cuenta sus señorías del tipo de plan que es, abierto y, por tanto, adaptable al terreno— de incrementar la capacidad de carga en las líneas de la Península con Canarias. Y en las líneas intercanarias de pasajeros se plantea una mejora o reestructuración de algunas. ¿Por qué? Porque tenemos que ir mejorando el servicio que se está prestando, que en muchos lugares, y en Canarias donde menos, es susceptible de mucha mejora, evidentemente.

En estos momentos, Trasmediterránea presta el servicio de la Península, desde Cádiz, a Canarias, con viajes interinsulares a Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Arrecife, con el «Juan J. Sister», como saben muy bien los canarios. Además, vamos a iniciar una línea que ya se ha llevado a la práctica en anteriores ejercicios, que es de minicruceros, con la embarcación «Juan J. Sister» entre las islas Canarias para potenciar la actividad de negocio que el plan estratégico aborda y que nosotros queremos potenciar como línea de negocio de futuro, y haríamos unas extensiones o excursiones que hoy ya están en manos de mayoristas para poder llevarlas a cabo, por lo que van a ser rentables en este mismo ejercicio.

En el interinsular —me estoy refiriendo siempre a pasajeros—, tenemos la comunicación con los «jet-foils», embarcaciones rápidas que no admiten carga, sólo pasajeros, que son dos embarcaciones, el «Princesa Teguiuse» y el «Princesa Dácil», que están prácticamente incorporadas a la vida de los canarios, que cuentan con esa línea y que Dios quiera que en el futuro podamos mejorar con la incorporación de nuevas embarcaciones. He estado repetidas veces en Canarias y he comunicado con dichas embarca-

ciones, y se hace ya imprescindible esa comunicación con ese tipo de embarcación, como ocurre con el puente aéreo de Madrid-Barcelona, en vía aérea o en transporte aéreo, que ya está incorporado al modo de vida de los ciudadanos españoles, que cuentan con ese medio de comunicación. Eso ocurre con los «jet-foils», que vamos a mantener y vamos a intentar mejorar en un futuro, si las disponibilidades lo permiten.

Los ferries o canguros son tres, el «Las Palmas de Gran Canaria», el «Santa Cruz de Tenerife» y el «Villa de Agaete», y mantendremos, como dice el plan estratégico, el «Villa de Agaete» en la línea Los Cristianos-Gomera-Valverde, pero nos recomienda también el plan extender en esa línea la comunicación con Santa Cruz de La Palma. Vamos a probar esa comunicación con el «Villa de Agaete», es decir, haríamos la misma línea Los Cristianos-San Sebastián de la Gomera-Valverde, con una extensión a Santa Cruz de La Palma.

Para 1998 sustituiríamos uno de los «ropax», que son los ferries mixtos, por un gran «rorro», de mayor capacidad, es decir, un barco «rollon» de carga pura, mucho más grande, con mayor capacidad de bodega y, por tanto, con más metros lineales para la carga, para la línea Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma, y mantendríamos el otro «ropax», es decir, el otro buque mixto pasaje-carga, en la línea Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas-Puerto Rosario y Arrecife, es decir, cubriendo la otra antena del archipiélago.

En cuanto a los hidro-foils, vamos a sustituir el buque hidro-foil Barracuda, hoy en servicio entre Los Cristianos-San Sebastián de la Gomera y el municipio del Valle Gran Rey, por otro hidro-foil que está en estos momentos en los astilleros de Cádiz, donde se le están incorporando unas mejoras sustanciales en sus estabilizadores y en sus alerones para que tenga mayor estabilidad en los mares de Canarias. Este buque, llamado «Marrajo», está dotado de materiales más resistentes para aquellos mares y se ha remozado íntegramente en su decoración externa, es decir, se ha retapizado, se ha reenmoquetado, se ha acondicionado y está ya destinado por la dirección y la presidencia de la Compañía a esa línea del Puerto de los Cristianos de Tenerife para la Gomera y extensión a la de Gran Rey, estando sólo pendiente de que lleguen los dos nuevos motores, que son Mercedes y que naturalmente vienen de Alemania, a los que ha afectado la huelga anterior del transporte y, por lo tanto, se ha retrasado en unos quince días su incorporación. Podremos contar con el barco instalado ya en Canarias hacia el 20, 21 ó 22 de este mismo mes de marzo. Esto por lo que hace referencia al transporte de pasaje entre la Península y las Islas.

En las líneas de carga, tanto de Cádiz-Sevilla-Canarias como en las interinsulares, el Sevilla-Canarias se presta hoy con un barco arrendado o fletado, el «Isla Colombina» —estoy hablando de carga—, que sale del Puerto de Sevilla con destino a Canarias.

El Plan Estratégico nos señala una línea de actuación, que debe ir dirigida hacia el acuerdo con otras compañías que realizan esa misma línea hoy día para optimizar el transporte. Es absurdo que existan cuatro compañías que

realicen la misma línea y que se canibalicen el mercado unas entre otras. Las otras son todas privadas, la pública es Trasmediterránea y, por lo tanto, parece lógico que en carga desde Sevilla se llegue a un acuerdo entre estas compañías para explotar una embarcación —que puede ser a la que me he referido, «Isla Colombina», o puede ser otra de mayor capacidad— a fin de unificar gastos, es decir, disminuir costes y, en cambio, aprovechar las inercias de cuatro compañías que hacen esta comunicación con Canarias. Porque el mercado es el que es, no puedes poner diez barcos donde el mercado admite a lo mejor tres; puedes crear mercados emergentes en otras líneas de negocio, pero la carga es la carga, el transporte es el que hay, hay que combinar todas las inercias que el mercado te ofrece y, por lo tanto, el propio Plan Estratégico señala esa recomendación de mantener contactos con otros armadores para un eventual acuerdo de explotación conjunta.

Trasmediterránea tiene, además, tres buques de carga «rollones», llamados «rorros» —son tipo «roll-on/roll-off», el «Ciudad de Alicante», el «Ciudad de Cádiz» y el «Ciudad de Burgos», que también comunican Cádiz con Canarias. En esta línea queremos incorporar —y así nos lo recomienda el Plan Estratégico— un «rorro» de mayor capacidad que sustituya a uno de los pequeños, es decir, al «Ciudad de Alicante» concretamente porque es el más antiguo, con mayor capacidad de bodega, casi con 2.000 metros lineales de bodega —es la recomendación que se nos hace—. La compañía está en el mercado buscando esa embarcación y tenemos detectada ya una en el mercado secundario, porque en el mercado primario comprometeríamos demasiado los activos de la Compañía para un futuro, mientras que en el mercado secundario se puede fletar o alquilar una embarcación que pueda cumplir con este servicio, es decir, un barco que pueda contener unos 125 vehículos —o incluso más, 200 vehículos—, esto es, con gran capacidad de bodega y que duplique lo que hoy hace el «Ciudad de Alicante».

El Plan Estratégico recomienda que todas estas acciones las hagamos con la mayor reducción de costes posible. En términos generales, para que sus señorías tengan una visión global, el Plan Estratégico recomienda que la reducción de costes en estos ejercicios a los que me he referido llegue a un 20 por ciento de lo que actualmente significan para la Compañía en términos generales. Y si lo trasladamos a los distintos escenarios, intentaremos cumplir la recomendación —que, evidentemente, no deja de ser una recomendación— que hay que seguir del Plan Estratégico.

Queremos regenerar el mercado tarifario, creemos un gran error entrar en guerras tarifarias, que consideramos no benefician a la larga al usuario, sino que le perjudican, puesto que significan para las compañías menores ingresos y, por lo tanto, mayores pérdidas y menor capacidad de mejorar la calidad de los servicios. Es decir, a la corta el usuario se beneficia de una guerra tarifaria, pero a la larga sale perjudicado, con un peor servicio, con una peor calidad y una peor regularidad.

Si en algo puede distinguirse Trasmediterránea de las demás compañías que hoy operan en España y concretamente en Canarias es porque ofrece mayor calidad, regula-

ridad, permanencia y seguridad en el tiempo, aunque con ello no quiero decir que otros armadores que están haciendo los interinsulares canarios no tengan unos buenos servicios —que yo afirmo que los tienen y me lo corroborarán sus señorías si así lo consideran—. Yo creo que hoy la oferta naviera en Canarias es aceptable, susceptible de mejora, pero, en términos generales, entre la Compañía pública y los armadores privados los usuarios del Archipiélago tienen unas buenas comunicaciones marítimas. Evidentemente, repito, susceptibles de mejora y en ello vamos a volcar todos nuestros esfuerzos.

Estamos haciendo otras actuaciones que contempla el Plan Estratégico en Canarias. Construimos una estación marítima nueva en Las Palmas de Gran Canaria —no quiero decir, naturalmente, que la terminal marítima nueva sea propiedad de Trasmediterránea, sino que es una concesión de la Autoridad Portuaria nueva, muy bonita, que esperamos poder inaugurar lo más pronto posible. Se adjudicó a la empresa Fomento de Construcciones y Contratas y la duración prevista de las obras es de ocho, nueve o diez meses —lo digo a título indicativo, puesto que, como ustedes saben, esos plazos siempre se corrigen sobre la marcha—, y el importe de la inversión es de alrededor de 700 millones de pesetas.

Hemos reestructurado la Compañía en Canarias —lo saben los señores Senadores del Archipiélago—, se ha nombrado un nuevo director de zona a finales de noviembre y se ha trasladado la dirección de la zona de Canarias —y lo cito porque puede ser un asunto polémico y no lo debería ser, pero yo sé que todas las susceptibilidades en Canarias son pocas y, por lo tanto, como conozco la sensibilidad que existe, no quiero que se vea en esta decisión de la Compañía algún tipo de agresión a nada ni a nadie— hemos trasladado —digo— la dirección de zona de Las Palmas a Tenerife por una razón de volumen de contratación y absolutamente matemática. Es decir, hoy el puerto emergente en carga es el de Santa Cruz de Tenerife. Por ello, hemos trasladado la dirección. Pero no hemos querido que esto se viera como un menosprecio a la isla de Gran Canaria, y hemos querido que el propio Director de toda la zona asumiera también la delegación de Tenerife. Hemos eliminado un puesto de trabajo porque el propio Director de zona asume la delegación de Tenerife. Sin embargo, hemos establecido en las Palmas de Gran Canaria una delegación con una buena representación a cargo de una persona muy conocida y querida en Canarias.

Hemos remodelado el ferry de Las Palmas de Gran Canaria, no en la forma que yo lo quería haber hecho, sino en la forma que el tiempo ha permitido, puesto que hemos querido ponerlo en circulación lo antes posible, para que tenga una mayor capacidad de pasajeros. Lo que sí vamos a hacer en un futuro, si los presupuestos nos lo permiten, es ir remodelando estos buques para comodidad de los pasajeros y para dar una mayor calidad en el servicio. Esto es un trabajo muy pesado. Usted sabe que los buques varan, es decir, que van al astillero a seco, una vez al año. Aprovecharemos las varadas para introducir aquellas mejoras de acomodación de los pasajeros que sean susceptibles de ser llevadas a cabo de acuerdo con los presupuestos.

Me voy a referir, pues es uno de los motivos de mi comparecencia, al segundo punto de la misma que hace relación a una embarcación rápida que se pretendía destinar a Canarias. En este segundo punto quiero ser breve. Intentaré ser lo más sucinto posible para no hacer más larga y tediosa esta comparecencia y para poder someterme a las preguntas de sus señorías.

La dirección anterior de la compañía creyó que era oportuno realizar unas pruebas en las aguas canarias de la embarcación ultrarrápida, lo que nosotros llamamos «El ave del mar», que es el «Fast-ferry», construido en Bazán, buque de aluminio de unos 96 metros de eslora, con capacidad para 80 vehículos aproximadamente y 450 pasajeros y que alcanza una velocidad de unos 37, 38, casi 40, nudos, según los mares, lo cual significa, aproximadamente, que alcanza una media de 70 a 80 kilómetros por hora. Es una embarcación muy moderna, de pura tecnología española, por lo tanto, no hay otra en el mercado internacional. Hay una en Argentina, encargada en Bazán, gemela de la que dispone Trasmediterránea, y no hay más en el mundo; es decir, es una embarcación muy moderna, con alta tecnología, donde todo está computerizado y con un cuadro de mandos que más se parece al de un avión que al de un buque.

Tenemos otra embarcación de estas características asignada a la comunicación de Ceuta con Algeciras, dado que Ceuta no dispone de aeropuerto y precisa de una embarcación fija que establezca la comunicación con la Península de la forma más rápida posible. Esto lo estamos haciendo con un buque de estas características que comunica Ceuta con Algeciras en media hora. Este buque se ha incorporado ya a la forma de vida, es decir, a los usos de los ceutíes, que lo utilizan para trabajar en la Península o para estudiar, en el caso de los escolares, y para regresar después a la ciudad autónoma.

No disponemos de más embarcaciones de éstas que, por otra parte, son muy caras de construir y también costosas de mantener. Si dispusiéramos de más, no duden sus señorías que destinaríamos estas embarcaciones a aquellas zonas geográficas que requirieran una mejora urgente de la comunicación. La dirección anterior quiso iniciar unas pruebas de esta embarcación en aguas canarias. La embarcación se sustrajo de Baleares y se llevó a aguas canarias. En Baleares hacía la comunicación Tarragona-Palma de Mallorca. Hoy hace la comunicación entre Barcelona y Palma de Mallorca. La hemos destinado a Barcelona por ser el puerto de mayor volumen de contratación del Mediterráneo. Esto ha producido susceptibilidades, pues, como ustedes comprenderán, siempre que se mueve una embarcación, que es un poco la joya de la corona, se producen, naturalmente, sentimientos que enfrentan a una población con otra o sensación de que se está favoreciendo a una en contra de otra. Nos movemos estrictamente por criterios de mercado.

El traslado de ese buque a Canarias estaba previsto hacerlo en temporada baja en el Mediterráneo. Se quería que cubriera los meses de junio, julio, agosto y septiembre en Baleares y el resto del año en Canarias. Ésa era la decisión que había tomado la compañía cuando yo llegué. Se hicie-

ron las pruebas y se solicitó, al propio tiempo, autorización para que dicha embarcación pudiera hacer la línea entre el Puerto de Cristianos en Tenerife, San Sebastián de la Gomera y Valle Gran Rey. Ésa fue la solicitud, pero, evidentemente, la compañía pedía unos condicionamientos, es decir, un número de rotaciones y unos horarios de salida que le fuesen rentables.

Las pruebas resultaron mejor de lo que esperábamos. Me refiero a las pruebas de comportamiento del buque en aquellas aguas, que tienen un trayecto difícil, como conocen bien los ciudadanos canarios, de 10 minutos de travesía entre Tenerife y la Gomera. El resto del trayecto está bastante protegido. En los días que estuvo el buque haciendo pruebas tuvimos la mala suerte de tener muy buena mar y el buque se comportó muy bien y los informes de los técnicos fueron positivos. Que conste que el barco, que hoy hace la línea Barcelona-Palma de Mallorca, Palma de Mallorca-Barcelona, con una extensión a Valencia un día a la semana, ha tenido que ser suspendido en innumerables ocasiones durante el mes de enero debido a los grandes temporales que todos conocemos y que han afectado a todo el continente. Con ello quiero decir que es un barco que también hubiera sufrido suspensiones en las aguas Canarias en los días de fuerte mar o de mar gruesa, que son abundantes.

Tuvimos unos días este barco en Canarias haciendo —como digo— estas pruebas y luego estuvo amarrado, con lo que esto significa en cuanto a pérdidas. Se incorporó a Canarias el 19 de octubre y el 11 de octubre se solicitó autorización para hacer la línea, para sustituirlo por uno de los que están hoy destinados allí. Yo viajé a Canarias en varias ocasiones y me entrevisté con el Consejero de Transportes de Canarias y Vicepresidente del Gobierno canario, señor Lorenzo Olarte. Y después de diversas reuniones se nos concedió una autorización poniendo unas condiciones que la compañía no podía cumplir, que hacían imposible rentabilizar la embarcación. Se nos exigían unas salidas que no coincidieran con las de otros armadores, por lo que perdíamos un pasaje que va de Cristianos a La Gomera y que es eminentemente turístico, por no decir únicamente turístico. Se trata de excursiones que van de Cristianos a San Sebastián de la Gomera y que salen por la mañana y vuelven por la noche. Estas excursiones están hoy cubiertas por una naviera privada que lo hace con eficiencia y eficacia, y nosotros pretendíamos complementarla. Se nos pedía que saliéramos en unos horarios en los que hubiéramos ido vacíos y, por tanto, no interesaba a la Compañía. Se nos pedían tres rotaciones a la localidad de Valle Gran Rey, para que el buque veloz e insignia hiciera de autobús entre Valle Gran Rey y San Sebastián de la Gomera, rotaciones que eran absolutamente poco rentables para la Compañía, y se nos exigía la permanencia de la embarcación durante todo el año en Canarias, cosa que haríamos muy gustosamente si tuviéramos más embarcaciones pero que nos era imposible cumplir puesto que los tuor-operadores y las agencias tenían ya contratados los pasajes para la temporada alta en Baleares.

Comprendo que toda esta serie de sucesos, de acontecimientos o de entrevistas crearon expectativas, más de las

que hubieran sido deseables, y por una decisión estrictamente empresarial de este Presidente, el buque regresó a su línea de destino, que era la de Baleares, por ser imposible de cumplir las condiciones que las autoridades Canarias exigían y no ser rentables para la Compañía.

Con ello no hemos querido debilitar la comunicación canaria, el interés era reforzarla con este buque insignia, no ha sido posible, pero ello no quiere decir que no lo sea en el futuro; todo es susceptible de mejorar. No está previsto en el plan estratégico destinar un buque «Fast-Ferry» a Canarias, pero los planes son adaptables al terreno, son un marco de referencia y no un catecismo que deba cumplirse a rajatabla.

Yo me reuní —y cito esto circunstancia porque supongo que saldrá a relucir— el 21 de noviembre «in extremis» con el Consejero de Turismo y Transportes del Gobierno Canario, señor Lorenzo Olarte, con autoridades de la Gomera y de Valle Gran Rey en la Delegación del Gobierno Canario en Madrid, y ante algún medio de comunicación presente en la reunión. En dicha reunión se volvieron a solicitar una serie de condiciones. Esta vez se modificaba la rigidez de la condición escrita y se modulaba en el sentido de que la Compañía hiciera un esfuerzo de encontrar y asignar a Canarias, es decir al trayecto Cristianos-Gomera, una embarcación de similares características. Era una condición que yo sabía que era imposible de cumplir, porque de similares características es muy difícil encontrarla en el mercado puesto que es una embarcación exclusiva, de alta tecnología y construida en España, por tanto, en el mercado internacional es imposible encontrar una de similares características. Hemos recurrido a la mejor solución que teníamos, que es el buque «Marrajo», que lo llevamos a astilleros, lo hemos dotado de unos alerones y estabilizadores muy adaptados para los mares de Canarias y ha sido absolutamente remozado por dentro; es una embarcación veloz, no tan atractiva como el «Fast-Ferry», pero que puede cumplir el servicio complementario con las otras navieras de comunicación entre Cristianos y la Gomera, que era la gran preocupación del Cabildo de la Gomera y de los gomeros.

Justo después de adoptarse esta decisión en la delegación del Gobierno canario convoqué a todo mi Comité directivo y, para dar la mayor celeridad y prontitud a la decisión y no retrasarla más en el tiempo, adoptamos la determinación de devolver el buque a las aguas baleares, por cuestiones estrictamente empresariales y que ustedes tienen que comprender, a la línea a la que estaba destinado, que yo creo que es de donde no se tenía que haber movido desde un principio. Éste es un comentario de este Presidente, pero había decisiones ya adoptadas que arrastraban de la etapa anterior que yo no tuve más remedio que cumplir en sus trámites a mi llegada a la Presidencia.

Éstos son los episodios a los que se refiere la petición de la comparecencia en cuanto al segundo punto, es decir, el de la embarcación rápida. Sólo me queda apuntar que el episodio del «Fast-Ferry» en Canarias tuvo un coste lamentable para la Compañía de casi 60 millones de pesetas de pérdidas, que tenemos que recuperar en el plazo más

breve posible, puesto que nos afecta notablemente la cuenta de resultados en dicho archipiélago.

Creo que es cuanto puedo manifestar, señor Presidente, aparte de responder a las preguntas de sus señorías.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trías de Bes.

Empezaremos el turno de portavoces por el Grupo solicitante.

Tiene la palabra el Senador Curbelo.

El señor CURBELO CURBELO: Muchas gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Senadores, señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea, buenos días y bienvenido a esta sesión de la Comisión, que, tal y como usted acaba de exponer, solicitó el Grupo Parlamentario Socialista del Senado para que nos explicara algunos aspectos, entre ellos el plan estratégico de la Compañía para los próximos años, además de las comunicaciones marítimas, haciendo especial hincapié en las de Canarias y en ese costoso barco, cuyo final no concluye allí. Yo creía que las cifras eran más reducidas, pero veo que fue muy costoso para todos los ciudadanos españoles, y con alguna secuela más que todavía tenemos en el archipiélago canario, que es difícil de superar.

En cualquier caso, quiero decirle, señor Trías de Bes, que los socialistas de todo el Estado, y especialmente los de las comunidades archipelágicas de Canarias y Baleares y de las ciudades de Ceuta y Melilla, manifestamos nuestra especial preocupación por las comunicaciones marítimas y su futuro, y esto no lo hacemos en vano, sino por varias razones.

En primer lugar —y ya se ha señalado— porque el 1.º de enero de 1999 se va a producir la liberalización de las comunicaciones marítimas como consecuencia de la aplicación de la normativa comunitaria; en segundo lugar, porque a fines de 1997 concluye el contrato-programa con el Estado y, en tercer lugar, y yo creo que es muy importante, señor Trías de Bes, porque por parte de algunos miembros destacados de su compañía se habla de privatización sí y de privatización no. Habría que preguntarse si hay privatización o no, cuándo se va a producir y en qué condiciones, algunas de ellas, lógicamente, no la podemos aventurar todavía.

Hago esta consideración previa porque hablar de política marítima en nuestro país es absolutamente elemental y prioritario. Usted no desconoce que nuestro país tiene una ribera muy amplia: hablo de las ciudades aisladas en el continente próximo a Ceuta y Melilla, hablamos de los dos archipiélagos, pero además una cosa que es muy importante es que, a través de la estructura portuaria que tiene nuestro país, circulan el 80 por ciento de las exportaciones y el 70 por ciento de las importaciones de España. Ya en el año 1995 el Moptma denunció el contrato regulador que vinculaba el Estado con la Compañía, contrato que —como usted bien ha dicho— se inició en el año 1977 con la transición democrática, con el Gobierno de la UCD,

como consecuencia precisamente de la gran preocupación que tenía el Gobierno con la Compañía Trasmediterránea para que pasara de los antiguos propietarios a la Administración General del Estado, fundamentalmente por una preocupación de prestación de servicios públicos y de comunicación, especialmente de los archipiélagos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Ese programa se denunció y se justificaba al tener que adaptarse a la normativa comunitaria —como antes señalé—, pero fundamentalmente para entrar en competencia con las distintas navieras que operan en el mercado abierto.

Es conveniente señalar que la prima de gestión se modificó a lo largo de 1995 en coherencia con las nuevas políticas marítimas, a efectos de ir reduciendo la aportación del Estado al mantenimiento de los servicios, de manera que los mismos se mantengan esencialmente con las tarifas abonadas por los usuarios. Hay que decir también que en este período de tiempo se han asumido por parte de las Comunidades Autónomas competencias en esta materia de transportes marítimos que antes estaban en manos del Estado, entre ellas Baleares y Canarias, que, en definitiva, definirán en su ámbito territorial los servicios de aquellas líneas no rentables con las compañías que se consideren más idóneas. Sabe usted que sobre esta materia el Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados ha presentado una proposición no de ley para que se determinen las líneas de interés social o del Estado. Sobre este asunto no se ha dicho nada y nos gustaría saber si esos estudios se han iniciado, si las líneas que hoy son deficitarias en las comunidades archipelágicas se van a declarar de interés social para ser cubiertas con fondos públicos, etcétera.

Usted ha dicho bien que el plan estratégico se inició en octubre de 1996 y que estaría terminado en diciembre. Veo que se ha cumplido, porque en enero del año 1997 se empieza a aplicar. Pero, sinceramente, la explicación que usted ha dado me parece bastante técnica, desde mi punto de vista poco convincente, pero más que nada poco comprometida, porque no disipa la preocupación que tenemos los socialistas españoles. En estos momentos todavía pesan sobre la Compañía algunas incógnitas muy importantes. En primer lugar, la incógnita del marco regulador del entorno. En segundo lugar, la de la liquidación del contrato con el Estado. En tercer lugar, la de si ustedes son capaces de optimizar la Compañía y hacerla competitiva.

Usted ha dicho en su intervención que hay que cambiar la política de empresa, sanearla como sea, con algunos criterios que vienen determinados en ese estudio que se ha encargado, porque argumenta que cuanto más pierda la empresa, más ha de aportar el Estado. Y eso es lógico. El Grupo Parlamentario Socialista le anima para que actúe en esa dirección y que haga de la Compañía Trasmediterránea una empresa competitiva.

Ahora bien, el Gobierno tiene que plantear y aplicar de forma responsable un plan de empresa, un plan estratégico, que usted dice que es para tres años y no para ver si acierta. Me da esa impresión, porque siempre acude al marco de referencia, de ver si finalmente acertamos. No es para ver si acierta, sino para que se cumplan los objetivos funda-

mentales, sabiendo, primero, como usted ha dicho, que 1997 es el último año del contrato con el Estado, 1998 es el primer año sin cobertura de tráfico marítimo subvencionado y 1999 es el primer año de libertad de cabotaje marítimo total en la Unión Europea por lo que afecta a las islas y a los territorios periféricos.

Usted habla del plan estratégico, usted también le llama plan de negocio, como un marco de referencia, pero este marco de referencia no debe utilizarse para eludir especificidades del plan estratégico. Yo creo que debería profundizar más en una serie de actuaciones que afectan a todos los departamentos de la empresa, tanto a la reestructuración de plantilla, como a los objetivos comerciales, a la reasignación de flota, a la definición de líneas y barcos que se vayan a destinar a trayectos, con el fin de garantizar los tráficoy y hacerlos rentables.

Otra cosa que es fundamental para el futuro de la empresa es la inversión en flota. Me alegra enormemente, los canarios nos congratulamos de que haya una flota joven en Canarias, pero también nos gustaría que hubiera una flota joven en Baleares y en el Estrecho. Ya sé que hay un «fasts-ferry» en aquella zona. Nos alegra. Y cuando planteamos la comparecencia, la explicación última no es porque nosotros tengamos algún interés en que esos dos barcos modernos que hoy operan en algunos territorios españoles puedan ir a Canarias, ya habrá tiempo, como explicaré con posterioridad, ése no es el fondo de la pregunta, ésa no es la explicación de la pregunta, y usted lo sabe bien.

Por todo ello, a mí me gustaría hacer algunas preguntas concretas después de su intervención. Me gustaría saber si en el futuro del plan estratégico se prevé algún «jet-foil» más para comunicar cualquiera de los archipiélagos, el balear o el canario. En segundo lugar, quiero decir que si es fundamental la inversión en flota, ¿por qué razón se están vendiendo algunos de los barcos? ¿Cuáles son y a dónde han ido? ¿Cuál ha sido su destino? Finalmente, ¿cómo quedarían cubiertas? Ya que se hizo la especificidad de Canarias —salvo que usted amablemente nos pueda dejar el plan estratégico, ya que tenemos interés en conocer la estrategia de la empresa—, si usted nos deja el plan estratégico, no profundizaría en cómo van a quedar las comunicaciones en el archipiélago balear, inclusive en el Estrecho, pero me gustaría hacerle una pregunta concreta, y es si el «Villa de Agaete» va a dejar de comunicar las islas de La Gomera y El Hierro tal y como lo hace hoy, inclusive con la introducción que usted plantea de la prolongación a La Palma.

Plan de recursos humanos. No cabe duda de que es un aspecto fundamental en el saneamiento de la empresa. Tal y como ustedes lo plantean, es un punto fuerte que hay que tocar. ¿Qué reajustes se han hecho en esta materia hasta hoy? Yo recuerdo en alguna comparecencia suya que se hablaba de unos ingresos de 32.000 millones al año, una inversión en personal de 13.000 millones. ¿Cuánto han sido los ahorros en función de esa estrategia nueva para el año 1996 en lo que va de año? ¿La reducción de plantilla se ha hecho pactada con las centrales sindicales? ¿Cuál es el plan de ahorro de combustible? ¿Qué servicios de los

que se venían desarrollando por parte de la empresa se han externalizado? Es decir, si son solamente a los que suelen apelar algún Diputado o Senador cuando interviene, como lavanderías, o en lavanderías, talleres, almacenes, etcétera. Las delegaciones en los territorios no peninsulares, ¿se van a convertir en agencias privadas? ¿Están convertidas ya para otras navieras o sólo para la Compañía Trasmediterránea?

Señor Trías de Bes, yo creo que se está produciendo, aun cuando creemos que la reducción de plantilla es necesaria, o se está volviendo a una centralización dura de la empresa. Usted antes decía que se había hecho una descentralización a medias. Pienso que ahora se está haciendo una centralización absolutamente radical, aun cuando desde el Grupo Parlamentario Socialista compartimos que hay que reducir gastos en esta materia.

¿Cuáles son las conclusiones, y esta pregunta es muy importante, señor Trías de Bes, a las que ha llegado la comisión creada entre la Dirección General de Patrimonio del Estado y la Compañía respecto a la liquidación del contrato-programa? ¿Cuál es la situación de los accionistas minoritarios en la liquidación del contrato-programa y que representan aproximadamente, como usted ha dicho, el cuatro y pico por ciento? ¿El Gobierno ha definido ya el marco jurídico que va a regular el tráfico marítimo en el futuro? Es importante que los Senadores conozcamos esa situación. ¿Se han puesto de acuerdo el Gobierno central y los autonómicos que tienen competencias transferidas en esta materia, Canarias, Baleares y las ciudades de Ceuta y Melilla, para determinar las líneas de interés social y del Estado, tal y como se acordó unánimemente en el Congreso de los Diputados en octubre del año pasado, si no recuerdo mal?

Voy a pasar al último aspecto, y aquí me gustaría detenerme un poquito más.

El señor PRESIDENTE: Señor Curbelo, le ruego que no se entretenga mucho, porque el tiempo transcurre, el señor Trías de Bes ha de contestar y, por tanto, le agradeceré que abrevie.

El señor CURBELO CURBELO: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a ser sumamente breve. Sintetizo. Efectivamente, se tomó la decisión por parte de quien sea, los responsables anteriores o actuales, da igual, es una decisión de la empresa, para que uno de los «fast-ferry» recurriera en temporada baja a Canarias para ver cómo se reaccionaba en las líneas de corto recorrido y ver cuál era el comportamiento en los mares canarios. Con el buque «Almudaina», y usted lo ha expresado muy claramente, se hicieron las pruebas y todas las condiciones se dieron de forma positiva. Se hicieron las pruebas en las aguas interinsulares. En la línea de corto recorrido entre Los Cristianos-San Sebastián-Valle Gran Rey-San Sebastián esta embarcación tuvo un comportamiento, decía usted, mejor de lo esperado, tuvo un comportamiento bueno, aguantó bien los distintos mares.

La Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias concede autorización administrativa el 15 de no-

viembre de 1996. El Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Agua, lleva a cabo importantes mejoras en los puertos. Aquí empieza a darse ya una imagen nefasta de cara al ciudadano, empiezan a hacerse obras exclusivamente para que el «Almudaina» pueda operar en la línea tal y como se había previsto. Se hacen obras importantes en el puerto del Valle Gran Rey y se adecua el puerto de San Sebastián de La Gomera. Se induce al ciudadano a pensar que ahí se van a hacer estas obras. Fíjese, estamos hablando del «fast-ferry» «Almudaina» no sólo en un buen comportamiento desde el punto de vista técnico, sino en la tercera línea que más tráfico tiene en el país después de la del Estrecho y Baleares.

Esta autorización es analizada por los responsables, por el Comité de Dirección de Trasmediterránea y finalmente se ve imposible cumplir las condiciones. El Vicepresidente del Gobierno canario, inclusive, Lorenzo Olarte, comparece en el Parlamento de Canarias para señalar que la Compañía Trasmediterránea ha incumplido y que le pretendía engañar. Ésas son palabras textuales que figuran en el «Diario de Sesiones». Por último, dice que las graves condiciones que le imponía la Consejería de Transportes del Gobierno de Canarias le hacía imposible cumplir que el barco «fast-ferry» fuera a navegar en aquella línea.

Pregunto, señor Presidente. ¿Cuáles son las graves condiciones que le han impuesto sus mismos socios? Porque lo grave sería que fueran de opciones políticas diferentes, pero hoy, en el Estado, gobierna el Partido Popular con el apoyo de los nacionalistas de Coalición Canaria, y allí co-gobiernan en un Gobierno, y parece que los mismos socios les ponen condiciones imposibles de cumplir.

Señor Presidente, ¿tiene justificación que el Gobierno, que dice estar haciendo un gran esfuerzo para hacer rentable y competitiva la Compañía Trasmediterránea, se haya gastado 60 millones de pesetas aproximadamente en hacer pruebas, yo diría que para pasear el barco ante los canarios?

¿Qué explicación política dan ustedes a los ciudadanos de Canarias para justificar que sus mismos socios hayan tensado la cuerda más allá del interés general? ¿Existen acuerdos con el Consejero de Turismo y Transporte del Gobierno de Canarias que nosotros no conozcamos? ¿Existen acuerdos con otras navieras con vistas al futuro?

¿Por qué el Gobierno del Estado no evitó esta situación, llamando a sus mismos socios y diciéndoles: Vamos a poner cordura y racionalidad en esta cuestión? Porque piensen ustedes que sólo se hizo para satisfacer las demandas del Alcalde de Coalición Canaria de ese municipio del suroeste de la isla, y que no eran coincidentes con el interés general.

¿Va a mantener los barcos con los que actualmente cuenta la línea entre Los Cristianos-San Sebastián-Valle Gran Rey? Porque incluso podemos creer que estarían pensando no tenerlo allí.

Por último, señor Presidente, deseo manifestar lo siguiente. El Director General de Trasmediterránea dice —y hago referencia textual—: la privatización de Trasmediterránea es absolutamente necesaria, y hay algunas comunicaciones suyas en las que no habrá intenciones de privati-

zación, ya se verá. Me gustaría saber contundentemente si va a haberla o no, si la habrá cuando sea rentable, etcétera.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para contestar, tiene la palabra el Presidente de Trasmediterránea.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A. (Trías de Bes i Serra): Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a intentar sintetizar, porque el señor Curbelo ha hecho una exposición de envidia y con mucho contenido. Intentaré desgranar, y perdone el desorden. En cualquier caso, intentaré responder a cuantas cosas me ha planteado, aunque no sea con la misma metodología.

Creo que yo no debía hablar aquí de privatización, en primer lugar, porque no me corresponde, en segundo lugar, porque no estaba previsto en la comparecencia y, en tercer lugar, porque quien debe hablar de privatización, en cualquier caso, es el propietario de la compañía y, por lo tanto, el Estado. Yo vengo aquí como Presidente de la compañía. Sin embargo, sí le puedo manifestar que el acuerdo general de privatización adoptado por el Gobierno comprende, como es obvio, a la Compañía Trasmediterránea. Lo que ocurre es que la privatización de cada empresa tiene su viabilidad o su propia vida, y que las decisiones no pueden ser globales, sino que tienen que adaptarse a la realidad, y la empresa es la que es y tiene los resultados que tiene y, por lo tanto, primero hay que hacer una operación de reestructuración antes de tomar cualquier otra iniciativa.

Por otra parte, como usted muy bien ha dicho, hay un contrato con el Estado que finaliza el 31 de diciembre de 1997, y que, por tanto, impide también en este ejercicio cualquier acción de esta naturaleza, puesto que se entregaría en manos privadas un contrato abierto con el Estado que no parece que sea lo más conveniente.

Como es evidente, comparto con su señoría muchísimas de las cosas que ha dicho, es decir, todo lo referente a la optimización de la compañía, optimización de ingresos, reducción de costes. Es lo que estamos haciendo con más o menos fortuna, pero lo estamos haciendo.

La reestructuración de plantilla se ha hecho recurriendo a instrumentos legales, como es obvio, con la información permanente de las centrales sindicales, y se ha llevado a cabo mediante jubilaciones anticipadas, bajas incentivadas y, por lo tanto, voluntariamente acogidas por los trabajadores de la plantilla.

En el ejercicio 1995, la compañía tenía unos 2.000 empleados fijos, y actualmente, en esta fecha, tenemos exactamente 1.645 trabajadores fijos. Ha habido una reducción considerable. He de manifestar, porque es cierto, que en anteriores períodos o direcciones de la compañía ya se hicieron reestructuraciones de personal. Yo me encontré con 2.000 trabajadores fijos, y la compañía ya había sido objeto de alguna reestructuración llevada a cabo con los mismos instrumentos y, por lo tanto, con la misma técnica, y así hemos creído conveniente seguir. Habrá que llegar a una futura reestructuración en la que se tendrá que abordar

ya una modificación de convenios, pero eso ya es una negociación «sensu stricto» y que no se abordará hasta el momento en que lo creamos oportuno, porque ahora no nos parece que sea oportuno dar un paso más, sino asumir los que ya se han dado, y, por lo tanto, readaptar la dimensión de la compañía a la actual realidad. Ya se ha hecho un gran esfuerzo, ahora debemos utilizarlo para optimizar los resultados.

Quiero decirle, señoría, que yo me encontré con una compañía con grandes pérdidas, con muchas pérdidas. El ejercicio de 1996 yo lo heredé arrastrado, ya que, como usted comprenderá, un ejercicio se inicia en el primer día del año, y yo me hice cargo de la compañía el 1.º de agosto, por lo tanto, ya con un arrastre de ejercicio y de aplicación de partidas absolutamente comprometidas, como no podía ser de otra manera y como es obvio, y que produce unas pérdidas que debemos atajar por sentido de la responsabilidad. Bien es cierto que está cubierto por el contrato programa con el Estado, pero ello supone una carga de déficit para el Estado que tenemos la obligación de disminuir, como muy bien ha dicho su señoría. Las pérdidas heredadas —y yo no hablo de herencia recibida—, es decir, las pérdidas que había en la compañía, ascendían casi a 6.000 millones de pesetas, cifra en números redondos, que suponen una subvención estatal considerable, y que este año, además, supondrá una subvención —la última— todavía mayor que la del ejercicio 1996. La de 1996 puede cifrarse alrededor de los 7.000 millones de pesetas, y casi alrededor de los 9.000 la de 1997. Y aquí se acaba el problema.

Usted ha suscitado una cuestión ciertamente importante, que es que el contrato debe liquidarse. En efecto, yo impulsé, junto con la Dirección General de Patrimonio, que es la propietaria «sensu stricto» de la compañía, una comisión de análisis de las consecuencias de la liquidación del contrato. Éste, como todos, tiene una extinción y debe liquidarse. Tiene unos efectos que se prolongan más allá de la extinción, como saben sus señorías, y que, por lo tanto, hay que evaluar, aparte de que hay unos atrasos en el pago de las subvenciones anuales por parte del Estado que se producían históricamente, no es que sea nuevo ahora. Debe evaluarse todo ello, ver en qué punto se queda el 31 de diciembre para saber exactamente cuál es, entre otras cosas, el valor patrimonial de la compañía y cómo afecta a su activo.

Los trabajos de esta comisión no han concluido y, por lo tanto, no puedo adelantarle nada, ya que serían especulaciones que luego podrían ser utilizadas de forma errónea o equívoca. En consecuencia, no me atrevo a hacer ningún tipo de avance. Lo que sí es cierto es que las subvenciones del año 1995 están pendientes de aplicación —creo que está en trámites en la Intervención General del Estado—, así como las de 1996, porque acaba de concluir el año en el ejercicio y, por lo tanto, ni siquiera está terminada la auditoría de la Intervención General, aunque sí la auditoría interna de la compañía; es decir, tanto la auditoría interna de la compañía como la privada que se contrata por la propia compañía para remitir toda esa documentación tanto a la Comisión Nacional del Mercado de Valores como a la Intervención General del Estado para que la transmita luego

al Tribunal de Cuentas, todo ello está elaborándose puesto que el ejercicio de 1996 acaba de finalizar.

Por lo tanto, yo heredé también una Compañía con graves pérdidas y con una estructura muy pesada y paquidérmica, con una descentralización a medias que supuso la creación de cuatro compañías en la que cada una iba por su lado, señoría. Yo lo que hice no fue centralizar, de la forma que podríamos denominar políticamente, sino que adopté unas decisiones empresariales de racionalización para aplicar una única política de recursos humanos, una única política comercial, naturalmente, adaptada al terreno, ya que no se puede adoptar la misma política comercial en Canarias, que en Baleares, que en el Estrecho, porque son supuestos de transportes totalmente distintos, pero sí puede aplicarse una política centralizada en el sentido de líneas de actuación marcadas por objetivos desde la presencia y desde el comité de dirección de la empresa que, por cierto, no se reunía desde hacía dos años antes de mi llegada a la presidencia. Es decir, una empresa en la que el comité de dirección no se reunía era absolutamente imposible de gobernar.

El Plan Estratégico prevé un recorte considerable en los gastos —lo he citado anteriormente—, de alrededor del 20 por ciento en los ejercicios a los que se aplica, es decir, en estos tres ejercicios; un incremento de ingresos moderadamente optimista. Digo moderadamente optimista para ser muy realistas; creo que va a ser un incremento de ingresos mucho mayor, pero para no lanzar campanas al vuelo hemos previsto un crecimiento constante de sólo el 3 por ciento en los tres próximos ejercicios, totalmente superable porque en algunas zonas ya se ha hecho sólo con la cuenta de resultados de enero y febrero, pero hemos querido ser muy prudentes para no comprometer la acción, no para ponernos luego medallas por haber superado unos objetivos, sino que el objetivo, en cuanto a ingresos, es ciertamente moderado. Señor Curbelo, en el año 1996, los ingresos han rondado alrededor de los 37.000 millones de pesetas. Podríamos considerar que ha sido un ejercicio bueno.

Debo decir que comparto con usted los problemas que suponen el compromiso de unas buenas comunicaciones. La compañía quiere tener un compromiso con los ciudadanos para cumplir bien su cometido. Dice que he sido poco concreto en la explicación sobre el plan estratégico y que siempre lo he enmarcado en unas referencias de recomendaciones. Ello debe ser así, señor Curbelo, porque, si no, tendríamos poco amplio margen de maniobra. De todos modos, le precisaré que los objetivos de la compañía para 1997 previstos en el plan estratégico son los de poner a la Compañía en situación de «break even», es decir, de punto cero o punto de equilibrio, en la cuenta de resultados a final de 1997, y obtener beneficios en el ejercicio de 1998 sin subvención estatal —porque no habrá contratos con el Estado— de alrededor de 2.000 millones de pesetas, para pasar a 3.000 millones aproximadamente —siempre sujeto a los vaivenes del mercado— en 1999. Son cifras que se contemplan en el plan estratégico, que facilitaré a la Comisión y a su Presidente si así lo solicitan.

Habla su señoría de problemas muy importantes. Me pregunta usted si privatización sí o privatización no, qué se va a hacer, si se va a privatizar. Evidentemente, sí, pero se debe proceder a una reestructuración previa y a una optimización de ingresos, porque es difícilmente colocable en el mercado —en la fórmula que usted quiera— una compañía —si es que no se quiere malvender— con pérdidas, sin subvención estatal. Evidentemente, hay beneficios con subvención estatal, pero son beneficios que a partir de 1998 ya no existirán y debe optimizarse con el esfuerzo comercial de acertar en la optimización de la flota y de los recursos de la propia compañía. Por lo tanto, ése es el compromiso del nuevo equipo directivo, es decir, optimizar los resultados para que el Estado no tenga coste en el futuro. Ahora me referiré a ello.

Todavía hay muchos enigmas en el entorno. Es evidente que la proposición aprobada recientemente por el Congreso de los Diputados, en la que se solicita que el Estado defina cuáles son las líneas de interés público, es uno de los objetivos que debe despejar el marco jurídico en un futuro muy próximo —me estoy refiriendo a este mismo ejercicio—; es decir, deben definirse por el Estado y por las Comunidades Autónomas que tengan competencia en la materia cuáles son las líneas de servicio público. Una vez definidas, el Estado debe decir cómo va a proveer esas líneas, a su vez también deben decidirlo las Comunidades Autónomas, y cómo van a subvencionarlas —no se asusten sus señorías, estamos hablando de legislación comunitaria—. La Comunidad Económica Europea obliga a los Estados a que tengan comunicados a sus ciudadanos y, por lo tanto, el Estado se ve obligado a comunicar los territorios. No está permitido un contrato-programa que ampare las pérdidas de una empresa, pero la Unión Europea sí permite la subvención de líneas concretas, porque es sabido que es imposible rentabilizar determinadas comunicaciones en mercados sujetos a la temporalidad o a fluctuaciones de temporada como es el transporte marítimo español muy particularmente, y no sólo el nuestro, sino también el italiano, el francés o el griego.

Por lo tanto, es posible subvencionar líneas; lo han estado haciendo Inglaterra, Noruega, Bélgica; lo están haciendo muchísimas compañías europeas, y el Estado tiene que definir cuáles van a ser las líneas que son de interés público y cómo se van a servir. Evidentemente, van a tener que sacarse a concurso y éstos pueden realizarse de muchísimas maneras. Usted sabe que hay posibilidad de contrato de servicio público, posibilidad de autorización administrativa para un determinado servicio o línea y la posibilidad de establecer obligaciones de servicio público, que son las tres gamas que contempla la legislación europea y que pueden aplicarse a la legislación española.

¿Debe adaptarse la legislación española a la europea, que viene a ser la petición que hizo el Grupo Socialista en el Congreso de los Diputados? El Reglamento europeo de cabotaje marítimo prevé que puedan establecerse contratos de servicio público subvencionados, y nuestra legislación sólo contempla, de momento, la posibilidad de obligaciones de servicio público, luego debe haber una adaptación de la legislación española a la comunitaria, y eso se va a

efectuar en el transcurso de este ejercicio —como no podía ser de otra manera—, puesto que, si no, el 1.º de enero de 1998 nos encontraríamos con que la compañía, todavía pública, no cumple unos determinados servicios porque no son rentables —pues ya no estará subvencionada—, puede suprimir algunas líneas de forma drástica, y el Estado se vería obligado a imponer una obligación de servicio público subvencionada, lo cual sería una precipitación. Más vale definir cuál es el marco jurídico, proveer la realización de los concursos y conceder esas autorizaciones para la comunicación. Eso puede hacerse de diversas maneras pero, naturalmente, es un concurso comunitario que debe publicarse en el «Boletín de la Unión Europea» y que está abierto a todos los armadores europeos.

El señor PRESIDENTE: Señor Trías de Bes, le ruego que vaya abreviando, pues tienen que intervenir todavía dos señores portavoces.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRAS-MEDITERRÁNEA, S. A. (Trías de Bes i Serra): Voy a terminar, señor Presidente, pero voy también a puntualizar dos cuestiones.

En todo este planteamiento, también tienen competencia, como ha dicho el señor Curbelo, las Comunidades Autónomas, que también deberán actuar en su definición y para decidir cuál va a ser la subvención para las líneas de servicio público que quieren tener asegurada la comunicación.

En cuanto a si en el futuro la compañía va a poner un «jet-foil» más o menos en alguna comunicación, tengo que decirle que vamos a hacer todo cuanto esté en nuestras manos. No hay previsión en este plan de inversión a corto plazo, como he dicho, porque no queremos comprometer los activos de la compañía ante el futuro privatizador. Es obvio que debe hacerse una inversión en flota; cualquier gestor lo diría al ver los números de la compañía. Si una cosa buena tiene esta compañía, es que tiene una estructura financiera saneada, es decir, es una compañía no endeudada, con un inmovilizado y unos recursos propios saneados, y, por tanto, tiene capacidad de endeudamiento en el futuro y para invertir. Pero si la comprometemos antes de ahora, podríamos luego desviar las intenciones de los futuros propietarios, y no queremos hacerlo, sino que queremos dejar la compañía de forma que luego se puedan tomar las decisiones que la nueva propiedad crea más oportunas, que no dude usted que serán las de mejorar la calidad y la comunicación, porque no puede ser de otra manera en una compañía de servicios como es ésta.

En cuanto a si hay desinversión, como usted me ha preguntado, tengo que decirle que sí habrá desinversión, es decir, vamos a vender dos hidro-foils. Y hemos procedido a la venta ya, en el mes de enero, de un viejo barco, el «J. J. Sister», que es el anterior al «Juan J. Sister», y se ha vendido a un buen precio, con unas buenas plusvalías, que, naturalmente, van a tener su repercusión directa, es decir, como una inyección en vena, en la cuenta de resultados de la compañía en el ejercicio de 1996.

En relación con el ahorro de combustible, Trasmediterránea, como compañía pública, adquiriría el combustible a otra compañía pública, por una cuestión de inercia absolutamente comprensible en la situación en que se desenvolvía el mercado. Hoy, yo, personalmente, he iniciado, con los presidentes de otras compañías suministradoras de combustibles, unas negociaciones para rebajar el precio del coste de estos combustibles; estamos en plena negociación, aspiramos a obtener unas rebajas considerables, que superan en muchos casos el 10 por ciento, en el coste del combustible. Afortunadamente, hay más oferta ahora, si bien es cierto que hay compañías que están muy bien situadas en los puertos, y, por tanto, nos vemos obligados a operar con ellas, pero estamos acudiendo al mercado y, por tanto, estamos negociando precios y calidad de combustible, sobre todo calidad de lubricantes, porque se nos vendían, por inercia, unos lubricantes que podían llegar a tener efectos negativos en el funcionamiento de los motores. Por tanto, también hay una acción en el ahorro de combustible, tema por el que usted preguntaba.

En cuanto a externalización de servicios, no hemos externalizado sólo la lavandería, que no tenía nada que ver con el negocio central de la compañía, sino que hemos externalizado más cosas y vamos a externalizar más. Hemos externalizado la asesoría jurídica, porque nos encontrábamos con una asesoría jurídica interna que nos costaba muchísimo dinero y que tenía que acudir, además, a despachos contratados de toda España, y lo que hemos hecho ha sido centralizarla, hacer un concurso y concederle al mejor postor, con un gran coste de casi 40 millones de pesetas al año para la compañía en reducción de gastos.

Vamos a externalizar más cosas, como son los almacenes y algún taller. No vamos a externalizar algún taller muy especializado porque somos los únicos que tenemos los de grandes motores, con una gran capacitación de los operarios, por lo que sería un error externalizarlos.

En cuanto a delegaciones, debo contestarle que vamos a externalizar algunas; yo le cito Ibiza y Mahón. No vamos a externalizar la delegación de Santa Cruz de La Palma, por si le preocupaba esta cuestión, porque el volumen de negocio que genera nos compensa el mantenimiento de esta delegación. Sí vamos a externalizar la de Ibiza y Mahón, que están en trámites de externalización; y digo en trámites porque los propios empleados están estudiando en una de ellas la posibilidad de autogestionar la delegación y, por tanto, convertirse en agencia privada abierta, naturalmente, con un cliente fijo, que sería Trasmediterránea, pero abierta también al servicio de los demás.

Creo que he contestado a cuantas preguntas me ha hecho usted, y sólo tengo que añadir que las obras invertidas en el puerto del Valle Gran Rey no van a caer en saco roto, es decir, son obras que se incorporan a una mejora de infraestructura y que yo creo que van a ser aprovechadas incluso por las compañías privadas que puedan operar en la zona; que estamos en negociaciones con todas las compañías operadoras en la zona y en muy buenas relaciones con todas ellas, y creemos que entre todas podemos hacer una gran oferta de cara a 1999 de manera que no sufra el mercado una disminución de ingresos en las cuentas de resul-

tados de todas las compañías que hoy operan en el archipiélago canario.

Con esto creo que he contestado a cuanto se me ha preguntado; siento haberlo hecho con un cierto desorden, y perdóneme que no haya sido más concreto en cuanto a la cuestión de la privatización, pero es obvio que hay condiciones que sí he citado que deben despejarse antes de tomar una decisión de este tipo, como son la definición del marco jurídico futuro y la extinción y liquidación del contrato con el Estado, que deben despejarse antes de proceder a cualquier tipo de acción privatizadora.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trías de Bes.

Tiene la palabra la representante del Grupo Parlamentario Mixto, la Senadora Costa.

La señora COSTA SERRA: Gracias, señor Presidente, y doy también las gracias al señor Presidente de Trasmediterránea y le doy la bienvenida a esta Comisión.

Intentaré no ser reiterativa con la exposición y con las alegaciones aquí expuestas por el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, Senador Curbelo, si bien debo decir que comparto la mayoría de sus preocupaciones e inquietudes, ya que, quizá por el hecho de que ambos pertenecemos a los dos archipiélagos existentes en este país, él al canario y yo al balear, vivimos muy de cerca la problemática marítima y la preocupación surgida con motivo de la liberalización del transporte marítimo a partir de 1999.

Se ha hablado aquí ya de que, con motivo de esta liberalización y también de la finalización del contrato programa este mismo año 1997, se debe replantear el futuro de la compañía y del transporte marítimo en nuestro país. Lo que me preocupa es que se diga reiteradamente y hasta la saciedad que la principal misión que se tiene en la compañía es hacerla rentable y en un espacio breve de tiempo. En principio, sería positivo hacer una compañía rentable, incluso se habla del plan estratégico como plan de negocio, pero, por otra parte, hay que tener en cuenta que, hasta la fecha, la compañía Trasmediterránea, bajo titularidad estatal, ha venido ofreciendo un servicio público de transporte marítimo entre Península, archipiélagos y Ceuta y Melilla, garantizando unos trayectos que no debían estar sometidos estrictamente a criterios de rentabilidad económica, sino que también debían tener en cuenta criterios de servicio público o de rentabilidad social. Por supuesto que la normativa comunitaria, que impone esta liberalización del tráfico marítimo, obliga a nuestro país, si bien me parecería peligroso y, sobre todo, perjudicial para nuestros intereses que, amparándonos en este cumplimiento normativo de la Comunidad, no se garantizaran aquellos transportes o líneas que son necesarios o de interés social y no son rentables económicamente.

Y hablando de interés social, ya se ha hecho aquí antes referencia a la proposición no de ley que se aprobó en el Congreso el pasado mes de octubre, en la que se instaba al Gobierno para que en el plazo más breve posible se presentara la norma que definiera estas líneas marítimas de in-

terés social. Y bien, aunque sea muy brevemente, quiero decir que me preocupa que se hablara en la proposición del plazo más breve posible y que hasta el momento no sepamos en qué situación se encuentra este asunto: si se han hecho los primeros estudios, si ha habido contactos con las Comunidades Autónomas afectadas —canaria, balear, etcétera— para definir estas líneas de interés social o público, etcétera. Esta proposición es, por supuesto, importantísima, a la vez que urgente, por cuanto para saber el marco jurídico en el cual nos moveremos hay que definir cuáles son estas líneas de interés social.

Ya se ha dicho antes también que habrá que tener en cuenta a las Comunidades Autónomas que tienen transferidas estas competencias —entre ellas la Comunidad a la que yo pertenezco, Baleares, desde el mes de enero de 1995—. Por lo tanto, aunque luego sean las Comunidades Autónomas las que autoricen administrativamente las líneas, previamente el Estado tendrá que definir estas líneas de interés social.

En esta liberalización hay una serie de puntos que se han tratado, quizá no con la profundidad que su importancia merece, como el tema de la plantilla de los trabajadores de la empresa, que va a afectar sobre todo a la Comunidad balear dado que casi la mitad de la plantilla se encuentra en las Islas Baleares. Esta reducción masiva podría afectar, incluso, a la calidad de los servicios que se vayan a ofrecer, y se hubiera podido tener en cuenta también como una de las condiciones para el futuro comprador de la Compañía el mantenimiento de estos puestos de trabajo. Por otra parte, hay que decir que en noviembre de 1996 el Parlamento Balear aprobó en su Comisión de Ordenación Territorial una proposición que acuerda instar al Gobierno central a introducir las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento de los actuales empleos.

Asimismo, ya ha hecho usted referencia a la privatización de delegaciones. Se confirma la privatización de la delegación de Ibiza y Mahón —lo ha dicho usted en esta comparecencia— y me gustaría saber si hay algunas otras delegaciones, aunque no sean de la Comunidad balear, que vayan a ser privatizadas o si son éstas las únicas, así como si en estos momentos, en los que se está en un tiempo transitorio, se tiene prevista la fecha en que definitivamente se va a adoptar esta medida.

Por último, quisiera hacer una referencia especial a la Isla de Formentera, teniendo en cuenta que es la única isla de España que no cuenta con transporte marítimo público. Tenemos experiencia de que el servicio marítimo entre Formentera e Ibiza, en manos totalmente de compañías privadas, ha provocado un servicio caro y un servicio deficiente. Utilizando el concepto que usted usaba anteriormente de canibalismo tarifario, precisamente lo hemos sufrido en este trayecto entre Formentera e Ibiza: allí no ha existido, y no existe, ni un transporte público ni unas garantías de servicio, lo que ha hecho que en ocasiones se dieran situaciones kafkianas, como que si en algunos horarios en un día concreto la compañía veía que no había suficientes pasajeros, directamente se suspendía ese servicio. Y es lamentable que a estas alturas todavía esté sucediendo esto.

Por lo tanto, me parece lógico y razonable que desde Formentera se reclame que se tenga en cuenta esta isla a la hora de delimitar las líneas de interés social —por supuesto, con la colaboración de la Comunidad Autónoma—, sobre todo si tenemos en cuenta que el barco es el único medio de transporte con el exterior que tiene la Isla de Formentera, pues, como todos ustedes saben, no existe aeropuerto en la misma. Así pues, sólo nos cabe esperar que el criterio de servicio público que venía rigiendo en la compañía no se trunque con el pretexto de la liberalización del tráfico marítimo que viene impuesto en el marco de la Unión Europea.

Y ya que usted ha hecho referencia al contenido del Plan Estratégico por lo que afecta a las Islas Canarias, ya que era el objeto de su comparecencia, si tuviera tiempo —yo termino ya para así dejarle a usted más— me gustaría que nos adelantara, de la forma más breve posible, el contenido del Plan Estratégico en lo que afecte directamente a las Islas Baleares —aunque algunos puntos ya los ha adelantado usted— y si se han mantenido ya contactos con la Comunidad Autónoma Balear a fin de tener en cuenta las líneas que deben definirse como de interés social.

Yo acabo aquí para que usted tenga más tiempo para responder a estas preguntas. Muchas gracias por su comparecencia.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senadora Costa.

Además del tiempo para dar respuesta a la Senadora Costa tendríamos que dejar unos minutos para la intervención del responsable del Grupo Parlamentario Popular, por lo que le pido la mayor concisión posible, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA (Trías de Bes i Serra): Señor Presidente, seré lo más conciso posible.

Efectivamente, la Senadora Costa ha tocado puntos que ya habían sido objeto del debate y que yo comparto. No sólo pueden regir en el transporte marítimo, en el caso de España, criterios de mera rentabilidad, sino que tiene que haber también una componente de servicio público, y creo que me he referido a ello. Es así no sólo en España, sino en todas aquellas comunidades que tienen territorios bien insulares, bien de ultramar, bien ultraperiféricos, como ocurre con España y con otros países de la Comunidad. Ese interés social o ese interés público debe definirlo, obviamente, el Estado y debe asegurar la comunicación con carácter de servicio público. Ese aseguramiento de la comunicación puede llevarse a la práctica por empresas públicas o por empresas privadas, pero lo que sí es obligación del Estado es asegurar la comunicación. Una vez definidas cuáles son las líneas de interés social —me adhiero a que la comunicación con Formentera sea declarada como tal, yo creo que debe serlo—, se debe proveer su realización mediante unos contratos de servicio público subvencionados, y me he explicado con anterioridad acerca de ello.

Eso se hace en todos los países de la Unión Europea y, por lo tanto, es estricta legislación comunitaria y es estricto interés social, lo que ocurre es que tiene, obviamente, una componente económica, cual es la de equilibrar el mal resultado que puedan tener las navieras que presten esos servicios en unos meses determinados al año en los que seguro, con toda seguridad, sea pública o privada, va a perder dinero. Porque en función de ese interés social tiene que hacerse el servicio, pero alguien tiene que pagarlo y, naturalmente, quién lo va a soportar si no las Administraciones Públicas; evidentemente que sí.

Sobre lo que sí quiero sensibilizar a sus señorías, porque creo que hay un compromiso nacional en juego —yo no soy quien tiene que dar lecciones a nadie en cuanto a comportamientos, pero sí en cuanto a compromisos—, es en que no echemos a perder un activo como es una compañía que tiene hoy un tamaño importante y que puede prestar esos servicios de interés público con regularidad, con garantías y con permanencia en el tiempo. Es decir, yo pido a sus señorías que ayuden a este humilde Presidente a que se consiga el objetivo de que los territorios españoles queden comunicados con carácter de servicio público —esto es, con contratos de servicio público— y, a ser posible, con la permanencia de la Compañía Trasmediterránea en un futuro. Y no lo digo porque sea Presidente de la Compañía, lo digo con un carácter de orgullo, porque si tenemos una compañía que es fuerte, que es importante a nivel europeo y que puede prestar esos servicios con regularidad, estamos en condiciones de competir con cualquier empresa, privada o pública, de la Comunidad, no nos da ningún miedo. Pero que criterios ultraliberales no nos hagan que perdamos en el futuro unos activos de los que hoy disponemos en manos españolas y que hemos de potenciar entre todos.

Esta prédica que no debería hacer, la hago porque estoy muy sensibilizado —quizás menos que una ciudadana insular— con el transporte marítimo porque creo que España, que tiene una costa de las más importantes de Europa, ha carecido de perspectivas o de política marítima desde el desastre de 1898.

Por lo tanto, yo creo que es hora de que se aborde una política de transporte marítimo, pero que proteja los intereses españoles, y que, cumpliendo todos los requisitos de competencia, libertad, concurrencia, etcétera, que exige la Unión Europea, tengamos muy presente que poseemos un instrumento que, aunque esté en el futuro próximo en manos privadas, es muy importante para cumplir el servicio de interés social o público que la Senadora, con muy buen criterio, ha demandado. Lo que yo pido es sensibilidad para que ese activo pueda continuar en el futuro y tenga vocación de permanencia, como creo que en general vendremos todos los que estamos aquí.

Para terminar, diré a sus señorías que estoy de acuerdo en que se defina como línea de interés la de Formentera, porque, aparte de ser una línea muy bonita, la isla no tiene otro medio de comunicación. Es cierto que ha habido una guerra tarifaria entre compañías privadas, y aunque yo no quiero interferir en ello, sí entiendo que debe ordenarse ese mercado, porque una guerra tarifaria —ya me he referido

antes a ello— siempre perjudica a la larga al usuario, porque se producen suspensiones y casos como el que su señoría ha expuesto.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Trías de Bes.

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Senador Galván de Urzaiz. (*El señor Bris Gallego pide la palabra.*)

¿Senador Bris?

El señor BRIS GALLEGO: Señor Presidente, dentro del tiempo que nos corresponde, si su señoría nos lo permite, intervendría en primer lugar el Senador Ortiz Climent y, a continuación, el Senador Galván de Urzaiz.

El señor PRESIDENTE: Muy bien. (*La señora Pleguezuelos Aguilar pide la palabra.*)

¿Senadora Pleguezuelos?

La señora PLEGUEZUELOS AGUILAR: Señor Presidente, ¿no podría darnos un minutito al Grupo Parlamentario Socialista, por favor?

El señor PRESIDENTE: Si hay tiempo, sí, señoría, pero en primer lugar va a intervenir el Grupo Parlamentario Popular porque de momento no lo hay.

Tiene la palabra el Senador Ortiz.

El señor ORTIZ CLIMENT: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, sea bienvenido a esta Comisión, señor Presidente de Trasmediterránea. Su exposición ha demostrado claramente que en el momento en el que usted se hizo cargo de la compañía automáticamente le tomó el pulso a la misma, lo cual demuestra que tenía instrucciones concretas y sensibilidad para defender e informarse adecuadamente y luego actuar con responsabilidad plena en la tarea de reflotar, reestructurar, modernizar y hacer más competitiva la compañía que en estos momentos usted preside.

Esto significa que la actividad de reestructuración inicial ha sido impecable en el sentido de actuar de inmediato, es decir, tomar conocimiento de cuál era la situación en el momento en el que asumió la presidencia e iniciar inmediatamente una serie de reestructuraciones, porque es evidente que el Gobierno del Partido Popular tiene una gran sensibilidad por los transportes marítimos de interés público, de interés nacional y de interés social. Porque nos estamos basando en algo tan sencillo como es el cumplimiento de la legislación vigente, que en estos momentos, en materia de transporte marítimo, se inicia con la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, con el Reglamento 3.577/72, de la Unión Europea, con reales decretos diversos, con órdenes ministeriales y con el estricto cumplimiento de los compromisos adquiridos por la Compañía pública Trasmediterránea dentro del contexto de la Unión Europea.

Reitero que no hace falta pedir confianza al Gobierno para que demuestre su sensibilidad. El Gobierno está suficientemente sensibilizado respecto a que la política de transporte marítimo en nuestro país es un hecho de interés público, de interés nacional, de interés social y, por lo tanto, al que hay que aplicar dedicación, preocupación y adoptar los medios necesarios para hacerlo verdaderamente operativo, competitivo y con vigencia, como usted, señor Presidente, está pidiendo: una compañía que perdure en el tiempo.

Prueba de esta sensibilidad es que el pasado 17 de octubre ya compareció el Ministro de Fomento en esta misma Comisión y explicó claramente cuál era la intención del Gobierno en aquel momento. El Ministro dijo en la comparecencia citada que se procedería al estudio y análisis de cuál era la situación y a elaborar un plan estratégico a fin de preparar la Trasmediterránea para la situación que tenemos que cumplir y que procede para mejorar su operatividad, tanto con la legislación española como con la comunitaria. Pues bien, señorías, no se ha perdido ni una semana, ni un día de trabajo. Se ha constituido la comisión de análisis y se está estudiando el tema. Ese plan ya se ha plasmado en un informe concreto. Por lo tanto, vamos avanzando.

Otro aspecto importante que quiero destacar es que la liberalización, paso previo a la privatización del transporte marítimo, plasmado en este caso concreto en la Trasmediterránea, no es un tema nuevo, se inició en 1993 y, por lo tanto, probablemente no se termine la reestructuración pertinente en el año 1999. Pero hay un interés importante en que esa reestructuración se vaya haciendo de la forma más acelerada posible, cumpliendo los plazos y, en definitiva, tratando de conseguir que esta compañía, que ha sido emblemática en España, lo siga siendo y preste unos servicios importantísimos, y el Gobierno, como consecuencia de su responsabilidad como Estado y con las Comunidades Autónomas, en cuanto a la gestión de operaciones de cabotaje entre la Península y los archipiélagos, así como con Ceuta y Melilla, están tomando medidas a este respecto.

Pero también es evidente que los criterios pasan por cumplir la legislación vigente previos análisis serios, que se están realizando, y previos compromisos, porque la reestructuración no pasa solamente por la vía de la reestructuración de personal, de flota, de infraestructuras, por tratar de cumplir los requisitos de estabilidad con avería, requisitos importantes que la Unión Europea pide; tiene que cumplir también los requisitos de la OMI y de la Unión Europea, que implican inversiones, reestructuración, dedicación y modernización para poner en condiciones a la Compañía Trasmediterránea en el momento en el que surja su posible contrato o apertura de venta en el mercado europeo, tal como exige la legislación comunitaria. Esos requisitos se tienen que cumplir precisamente para poder definir las líneas de intervención, para definir los tipos de barcos, para definir el tipo de estructura, para definir las prioridades que corresponden al Estado y aquellas que corresponden a las Comunidades Autónomas, sin olvidar un tema muy importante, que el señor Presidente de Trasmediterránea

conoce perfectamente, que es que en navegación marítima los temas de defensa y los temas estratégicos son sumamente importantes para cualquier país —la Trasmediterránea tuvo su pequeño protagonismo en un lamentable conflicto internacional—, es una exigencia mundial respecto de las compañías navieras, y la compañía tendrá que hacer un esfuerzo importante sin perder de vista no sólo su servicio de transporte marítimo, sea de mercancías o sea de personas, o de turismo, es decir, sus actividades de tipo económico, sino también las actividades estratégicas, porque así lo ordena la organización mundial y la Unión Europea.

Y todos esos requisitos en tan poco espacio de tiempo tienen que ir cumpliéndose de una forma acelerada con la comprensión, la tolerancia y el apoyo de todos los grupos parlamentarios de esta Cámara para que la petición del señor Trías de Bes de que la Trasmediterránea siga siendo una compañía de transporte marítimo emblemática en Europa —la ha definido su señoría como la sexta o séptima compañía de transporte marítimo de Europa— sea una realidad. Es evidente que la sensibilidad del Grupo Parlamentario Popular y del Gobierno del Partido Popular es clara para este tipo de actuaciones, y en esa misma línea estamos.

La comisión de análisis sigue trabajando para tratar de redefinir aquello que han matizado todas las señorías intervinientes en cuanto a exigencias, que las comparto. Hay que definir las líneas prioritarias de interés público, de interés social o de interés nacional. Cumplir esos requisitos supone la coordinación con las Comunidades Autónomas que, según la Constitución, tienen sus responsabilidades transferidas en materia de transporte interinsular. En consecuencia, y puesto que se ha hecho mención de las buenas relaciones entre el Gobierno del Estado y el Gobierno autonómico de Canarias, es evidente que se va a dialogar —se está haciendo ya— y se intentará conseguir, por lo que respecta a nuestros dos archipiélagos, una coordinación que mejore —y nunca pueda deteriorar— un derecho tan sagrado, contemplado en la Constitución, como es el bien público que supone para los ciudadanos un transporte marítimo competitivo, moderno, seguro, cómodo y acorde con las legislaciones internacionales, a lo que nos obliga nuestra participación de pleno derecho en la Unión Europea.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Ortiz.

Tiene la palabra, también por el Grupo Parlamentario Popular, el Senador Galván de Urzaiz.

El señor GALVÁN DE URZAIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Seré muy breve, por lo avanzado de la hora y porque seguramente nuestro Presidente de la Compañía Trasmediterránea estará algo cansado.

Pero, como Senador canario e interviniente en último lugar, no puedo dejar de compartir con el Presidente de Trasmediterránea un concepto fundamental que creo que alumbró en la última de sus intervenciones, cual es el de

trazar una política del transporte marítimo que proteja los intereses españoles, porque en ello, obviamente, nuestros archipiélagos tienen mucho que decir. Y en ese sentido, apoyamos el auténtico compromiso nacional porque la Compañía Trasmediterránea no pierda la importancia que ha venido manteniendo con el transcurso de los años en que ha prestado este servicio de transporte público fundamental para la comunicación de los archipiélagos, tanto balear como canario.

En ese sentido, creo que los Senadores canarios podemos afirmar en esta Cámara que Trasmediterránea ha hecho un notabilísimo esfuerzo en la mejora de los buques, que la prestación del servicio en Canarias casi es óptima y que pocos esfuerzos —esfuerzos, obviamente, siempre— quedarían por hacer en cuanto a la mejora, en su conjunto, de la flota. Quizás algún jet-foil más vendría muy bien, así como la mejora en lo que el Presidente definía como la línea de carga.

Por supuesto, el archipiélago canario se juega mucho, sobre todo, en cuanto a una parcela de su actividad económica con repercusión importantísima en el ámbito social, cual es la producción de plátanos, y me consta que Trasmediterránea ha hecho un esfuerzo serio de negociación para optimizar el transporte de esta producción platanera hacia el primer puerto español próximo a Canarias, que es el de Cádiz. Creo que este servicio se está prestando con unas condiciones inmejorables.

No obstante, venía a decir también —y al respecto va la pregunta— que el servicio que actualmente presta Trasmediterránea conectando Sevilla con Canarias tendría que ser objeto de una negociación con las otras compañías para obtener la máxima rentabilidad. Recuerdo que hace ya unos años el Tribunal de Defensa de la Competencia estableció algún que otro reparo respecto a los acuerdos entre compañías para prestar un servicio conjunto. Me gustaría que me alumbrara en ese sentido si eso se ha tenido en cuenta.

Para terminar, señor Trías de Bes, quisiera preguntarle, en cuanto a las alternativas del «Fast-ferry», cuándo entraría en funcionamiento el nuevo «hidro-foil», o «Morrajo», adaptado, en cuanto a condiciones técnicas, mejorando su flotabilidad o condiciones de navegación.

Por último, en cuanto a la reestructuración de plantilla, señalaba que cuando asumió, en agosto de 1996, la máxima responsabilidad en la Compañía la plantilla estaba fijada en torno a los 2.000 trabajadores fijos y que a fecha de hoy está en torno a los 1.645. Me gustaría saber cuántos corresponden a flota y cuántos a tierra, porque creo que en una compañía naviera como Trasmediterránea el personal que presta su servicio en los barcos debe ser especialmente contemplado y atendido, puesto que en ello precisamente va la calidad del servicio, la atención al cliente, lo que motiva que los españoles sientan la Compañía como algo suyo, en lo que creo que le va el futuro.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Senadora Pleguezuelos, le puedo conceder un minuto de cronómetro.

La señora PLEGUEZUELOS AGUILAR: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, deseo agradecer al señor Trías de Bes su comparecencia, así como decirle, cómo no, que el Grupo Socialista, que mostró esa sensibilidad cuando presentó en septiembre aquella proposición no de Ley, que se debatió en el Congreso de los Diputados el 8 de octubre va a estar de acuerdo, no sólo en la delimitación de esas líneas marítimas, que es el Gobierno el que tiene que plantearlas —la de Formentera la apoyaríamos también, pero insisto en que es al Gobierno a quien corresponde esa delimitación—, sino que, además, compartimos con usted la pretensión de que sea la Compañía Trasmediterránea la que —ya que con el esfuerzo y dinero de todos los españoles ha funcionado como empresa pública durante tantos años realizando este tipo de transporte— siga haciéndolo después de su proceso de privatización.

Para finalizar, quisiera hacerle una pregunta, porque usted conoce perfectamente el papel estratégico que el puerto de Algeciras tiene como vía de salida a Europa para muchos ciudadanos marroquíes, especialmente en la época de vacaciones. También sabe su señoría que en estos momentos hay muchas compañías de transporte marítimo con problemas y crisis —estoy pensando, por ejemplo, en la compañía Isnasa, que en la actualidad presenta suspensión de pagos—. Como esta situación afectará sin duda a la oferta de plazas para viajeros y vehículos, quisiera saber si la Compañía Trasmediterránea piensa mejorar dicha oferta de plazas en la ruta del Estrecho, en los servicios en tierra para Algeciras, Ceuta y Melilla.

Y para finalizar formalmente, señor Presidente, quisieramos que el señor Presidente de la Compañía Trasmediterránea nos trasladase el plan estratégico en el momento en que lo considere oportuno a través del Presidente de la Comisión a fin de que los grupos parlamentarios podamos disponer del mismo y, sin duda, colaborar en ese loable objetivo de Trasmediterránea. Hoy no hemos podido hablar de su deuda, uno de los temas que hubiese querido abordar en esta sesión, pero, sin duda, tendremos otras comparecencias suyas con motivo de las cuales podré plantearle el tema de la deuda que mantiene el Estado con la Compañía, sobre lo que espero que pueda informarme en otro momento.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Para finalizar, tiene la palabra el Presidente de Trasmediterránea, señor Trías de Bes.

El señor PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A. (Trías de Bes i Serra): Muchas gracias, señor Presidente.

Intentaré contestar con la mayor síntesis posible. En primer lugar, deseo agradecer al Senador Ortiz su intervención.

Me consta, porque he hablado con los responsables de los departamentos afectados, que el Gobierno está sensibilizado respecto del transporte marítimo. Diría que es una sensibilización generalizada en la Unión Europea, es decir,

que ha habido un despertar durante los últimos años. Lógicamente, otros países nos llevan la delantera, pero me consta que hoy día el Gobierno está preocupado por la adecuación del transporte marítimo español a las condiciones que imponen los otros países europeos que nos pueden hacer más la competencia y está elaborando la legislación apropiada para adaptarla a la legislación europea. Asimismo, me consta también que se está estudiando ya la reglamentación sobre las líneas de servicio público. Naturalmente, no puedo contestar en nombre del Gobierno, puesto que no es ésa mi misión, pero sí recuerdo lo que he hablado con los responsables de los departamentos afectados, tanto con el Ministro de Fomento, como con el Secretario de Estado de Infraestructuras, como con el Director General de la Marina Mercante y me consta que está en manos del Ejecutivo todo cuanto el Senador, con muy buen criterio, ha expuesto y, por lo tanto, que existe esa sensibilidad.

La definición del marco jurídico se está elaborando, supongo que, como no podría ser de otra manera, con la participación de las Comunidades Autónomas, puesto que así está establecido legalmente. Me he reunido con el señor Matas en alguna ocasión y, aparte de ser un buen amigo, sé que está muy sensibilizado con la cuestión y, por tanto, que colabora con el Gobierno en cuanto a la definición de dicho marco.

Conozco profundamente la preocupación del Gobierno canario, puesto que el señor Olarte me la ha trasladado en infinidad de ocasiones, aparte de la preocupación específica de la comunicación interinsular, que también conozco en profundidad, a veces, por desgracia, por cuestiones que me hubiera gustado conocer de otra manera. En cualquier caso, bueno es conocerlo.

Sé que tanto la Comunidad Autónoma de Canarias como la Balear, como el Gobierno de la nación están preocupados y están ocupándose de esa adaptación. Es cierto que tenemos que cumplir —y ello supone un coste para la Compañía— unas normas de seguridad; estamos procediendo a ello, de hecho la Dirección anterior de la Compañía ya inició la adaptación tanto a las normas OMI como a todas aquellas de convenciones internacionales que obligan a la seguridad marítima; estamos haciéndolo y tiene un verdadero coste para la compañía que es difícil de reducir, puesto que es una inversión que tenemos que hacer obligatoriamente.

Quiero darles la primicia de que la Compañía Trasmediterránea ha conseguido para su flota el certificado o diploma de calidad ISO 9.002, que veníamos persiguiendo desde hace tiempo. Los inspectores últimamente han concluido un informe, y va a ser concedida en breve. Creo que a nivel internacional supone un orgullo para la Compañía.

Un criterio que no se ha expresado y que yo no he querido abordar porque lo daba por supuesto es que es evidente que la Compañía Trasmediterránea, como toda compañía de transporte, tiene una función estratégica; es una compañía que dispone de casi 30 barcos, por tanto tiene una capacidad operativa importante, tiene una vertiente de colaboración estratégica en misiones estatales, me estoy refiriendo a las misiones de defensa. Actualmente Trasmediterránea es la única compañía que realiza transportes de

tropas a los archipiélagos y a las ciudades autónomas de Ceuta y de Melilla, y es la única compañía que tiene buques adaptados para el transporte de carros blindados y de vehículos de gran peso. No todas las compañías pueden llevar a cabo esas misiones. De hecho, el Senador Ortiz ha citado un episodio en que la única compañía europea que podía, en un momento dado, transportar tropas a un conflicto bélico años atrás era la Compañía Trasmediterránea, y se hizo con el sigilo y con la discreción que la operación comportaba, pero fue la Compañía española la que transportó tropas de otro país que estaba comprometido en aquel conflicto bélico, por su operatividad en el transporte de vehículos pesados. Por lo tanto, esa misión, que ya se ha invertido en la compañía para cumplir ese objetivo, y que tiene unos buques adaptados para soportar ese transporte, sería uno de los argumentos que podrían inclinar la balanza a favor de la Compañía Trasmediterránea, en el momento de abrir un concurso público europeo de concesión de transporte para las líneas de interés público.

El Senador Galván ha planteado una cuestión importante. Es cierto que la Compañía Trasmediterránea se ha situado en carga en condiciones de competitividad muy positivas en cuanto al transporte del plátano. De hecho la Compañía Trasmediterránea, como decimos en la jerga empresarial del sector, sube cargada, es decir, los barcos no vienen vacíos, van llenos al archipiélago canario y vuelven llenos de plátano y de tabaco, que son las grandes productoras insulares y procedentes en un 90 por ciento —y de ahí la razón estratégica del traslado de la Dirección— de la isla de Santa Cruz de Tenerife.

El Senador ha planteado una cuestión muy concreta, si teníamos en cuenta las resoluciones del Tribunal de la Competencia. No es que las tengamos en cuenta, es que dormimos con ellas, no sólo del Tribunal de la Competencia español sino también europeo. Últimamente, incluso, hemos tenido la visita de funcionarios de la Dirección General 7 de la Comunidad Europea que han estado en la Compañía viendo cómo se operaba y cómo funcionaba, y que vigilan todas estas cuestiones. Nosotros somos escrupulosos con ello.

Cuando hablaba de acuerdos, me refería a fletes de barcos conjuntos, es decir, si una compañía tiene un barco muy grande y le sobran huecos y espacios, se adopta un acuerdo de «time-charter» o de ocupación de espacio de bodega en una misma unidad. Eso no significa ni «pool», ni conferencia, que es lo que prohíbe el Tribunal de la Competencia. Lo que prohíbe los «pool» monopolíticos, lo que no prohíbe es que se alquile o flete parte de la bodega de un barco para transportar mercancía, si le sobra capacidad, y en cambio, yo no tengo disponibilidad de espacio y puedo ocupar el espacio de ese buque. Eso es lo que estamos conviniendo y no está prohibido por el Tribunal de la Competencia.

Por último, en cuanto a la reestructuración de plantilla, de los 1.645 empleos fijos que la Compañía tiene en este momento, el personal de mar son 988. Estamos ajustados; es decir, con el número de embarcaciones que tenemos y cumplimos todas las normas, estamos ajustados, y no creo que sea necesaria una reestructuración en cuanto al perso-

nal de mar. En cuanto al personal de tierra, son 569 los fijos actuales, más personal operario en tierra, que son 55, más personal portuario, que son 33, en total 1.645 de plantilla fija. En cuanto al personal de tierra, 34 de los 569 a los que me he referido, tienen una baja pactada que está sólo pendiente de la transformación de las delegaciones de Ibiza y de Mahón, si se quedan en manos privadas los propios operarios, con lo cual se quedarían con la delegación, o son transferidos a la Compañía privada que se quede una de las dos delegaciones, porque el acuerdo sería de asunción de toda la plantilla de ambas delegaciones. Creo que he especificado exactamente el número de personal que su señoría me requería.

En cuanto a la Senadora, me consta su sensibilidad. Sé que durante estos años se han hecho muchos esfuerzos en la Compañía Trasmediterránea por la modernización de la flota en Canarias, más reestructuraciones de plantilla, más inversiones en flota, que han costado mucho, y tengo la gran esperanza de que el marco regulador que el Gobierno está elaborando y el marco jurídico de referencia en el que vamos a movernos esté concluido pronto, que los contratos puedan celebrarse con prontitud, y que Trasmediterránea continúe siendo la compañía emblemática y de bandera que todos queremos que sea, bien esté en manos públicas, bien en manos privadas.

Quiero agradecer la colaboración de sus señorías a que esta comparecencia haya sido para este Presidente un verdadero placer.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias al Presidente de la Compañía Trasmediterránea, don José María Trías de Bes, por su exposición y por las respuestas amplias y detalladas que ha dado a las cuestiones formuladas por los señores Senadores.

Vamos a pasar inmediatamente, sin solución de continuidad, sólo despidiendo al señor Trías de Bes, al segundo punto del orden del día. (*El señor Vicepresidente, Sanz Blanco, ocupa la Presidencia.*)

— COMPARECENCIA DEL ALCALDE DE CANFRANC, DON VÍCTOR LÓPEZ MORALES, A PETICIÓN PROPIA, PARA INFORMAR SOBRE LAS GESTIONES REALIZADAS EN RELACIÓN CON LOS PLANES EUROPEOS DE REDES DE TRANSPORTE COMBINADO Y LA LÍNEA INTERNACIONAL DE CANFRANC (HUESCA). (713/000130.)

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Pasamos al segundo punto del orden del día: Comparecencia del señor Alcalde de Canfranc, don Víctor López Morales, a petición propia para informar sobre las gestiones realizadas en relación con los planes europeos de redes de transporte combinado y la línea internacional de Canfranc (Huesca).

De conformidad con los artículos 66, 64, 68 y 89 del Reglamento del Senado y con los precedentes parlamentarios de este tipo de sesiones, la comparecencia se ajustará

al siguiente procedimiento: En primer lugar, exposición general del compareciente. A continuación, intervención de los representantes de cada grupo parlamentario en orden inverso al número de componentes de los mismos, es decir, Grupo Parlamentario Mixto, Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de *Convergència i Unió*, Grupo Parlamentario Socialista y Grupo Parlamentario Popular. Y después, contestación del compareciente.

Damos, en primer lugar, la bienvenida al señor Alcalde de Canfranc y le agradecemos que haya querido venir a informar a esta Comisión de las gestiones realizadas en relación con los planes europeos de redes de transporte combinado y la línea internacional de Canfranc. Estamos seguros de que su intervención será de gran utilidad para todos los parlamentarios.

Quiero indicar al señor compareciente que vamos a aplicar los mismos tiempos que tenemos normalmente para los debates parlamentarios, es decir, un cuarto de hora o veinte minutos como máximo. Tiene, por lo tanto, la palabra el señor Alcalde de Canfranc.

El señor ALCALDE DE CANFRANC (López Morales): Muchas gracias, señor Presidente.

Señores Senadores, para mí es un placer, como representante del municipio de Canfranc, poder dirigirme a ustedes y poner a su disposición toda la información que hemos ido recogiendo a lo largo de estos años y que, de alguna manera, hemos ordenado para que hablar del Canfranc no sea un acto de sentimentalismo o un lloriqueo más por la línea, sino que sirva para aportar datos concretos que hagan reflexionar más a los señores Senadores y que sean el principio de unas iniciativas que espero sean de calidad respecto de este tema.

Mi intervención —como digo— no se va a centrar en el romanticismo ni en el sentimentalismo, sino en la ordenación de unos datos. Para ello, yo quisiera ubicar rápidamente en esta presentación la cuestión del Canfranc, que ha sido tantísimas veces tratada por la Comunidad Autónoma de Aragón y tan pocas por estas Cámaras en Madrid. Hay que recordar que desde 1853, hace nada más y nada menos que 144 años, los aragoneses y otras personas pertenecientes al Estado están sensibilizados con la idea de abrirse hacia Francia por un eje, y aunque esto es una realidad por carretera, no lo es por ferrocarril, me refiero al eje E-7. En aquel año de 1853 se tardó mucho en convencer al Gobierno de Madrid. Se tardaron nada menos que unos 25 a 29 años, hasta que en 1882 se promulgó la Ley del Canfranc, que fue sancionada por el Rey Alfonso XIII. Una vez convencido el Gobierno español, se tardaron otros 24 años en convencer al Gobierno francés de la necesidad imperiosa de abrir esta línea. En total han sido, prácticamente, 50 años de avatares para ciudadanos aragoneses y otros pertenecientes al Estado español. Transcurridos esos 50 años llegamos a 1970, año en el que unilateralmente Francia cierra el vínculo ferroviario con España a través de Aragón. Empieza, por tanto, la otra lucha —y con ella seguimos—, de la reapertura de este tráfico internacional de mercancías y de pasajeros.

De esa lucha les hablaré. Aquí tengo recogida la información en detalle de todos los actos, las intervenciones, las iniciativas parlamentarias, las manifestaciones, recogida de firmas, etcétera, que se han acometido durante estos años hasta que, por fin, en 1990, la propia Renfe manda a una consultora, de nombre Ineco, hacer un estudio de viabilidad técnico-económica de la reapertura y la reactivación del ferrocarril. Este estudio que tengo aquí —si los señores Senadores lo quieren consultar pueden hacerlo cuando quieran— aporta unos datos que, en un momento de la historia de la lucha por el ferrocarril, se intentan tergiversar en pro de la no reapertura del ferrocarril del Canfranc.

Me explico. ¿Qué es lo que hoy existe? Hoy existen los hechos. La línea francesa está, por un lado, cerrada unilateralmente —como digo— desde el año 1970 y la línea española está, por otro lado, abierta hasta Canfranc, en un lamentable estado, por cierto, y clasificada en la categoría c). La línea española, que está —como digo— en lamentables condiciones, ha estado hace poco cerrada, durante dos semanas, por descarrilamientos y por la poca inversión que ha tenido esta línea y muchas otras más. Eso es lo que hay.

Además de los hechos, también hay actitudes, actitudes de pasividad que la mayor parte de los gobernantes hemos observado. Esta pasividad se pone de manifiesto con los siguientes ejemplos. A lo largo de estos últimos años, los datos que nos ha aportado el estudio de Ineco encargado por Renfe han sido, de alguna manera, falsificados. Me explico. Decir hoy, en 1997, con datos del año 1970, que el tráfico por el ferrocarril del Canfranc no existe, decir que no es rentable, es muy fácil y muy demagógico a la vez. Eso no puede ser así. Todo evoluciona. Y, desde luego, si hiciéramos caso de estos datos tampoco hoy en día el eje E-07 se hubiera puesto en marcha ni siquiera en la carretera, porque estos datos serían prioritarios y marcarían las directrices para encaminar las acciones pertinentes.

¿En qué quedamos? ¿Puede existir tráfico o no puede existir tráfico de mercancías? Si existe un gran tráfico de mercancías por carretera puede existir un gran tráfico de mercancías por ferrocarril porque, como los señores Senadores saben, son dos opciones complementarias, siempre complementarias en una gran vía de capacidad.

Además de esta pasividad, manifestada en el manejo de estos datos, como les estoy diciendo, existe una inercia en contra que ha dado como resultado siempre el mismo discurso genérico por parte de todos los partidos que hasta ahora han estado gobernando. Es una corriente de pensamiento que no está fundamentada en dato técnico alguno y que, incluso, ha impulsado a gran parte de la población a pensar de igual manera. Además, hemos de manifestar que por parte de nuestros altos gobernantes, por lo menos en nuestra Comunidad es así, se usa un doble lenguaje, pues en la campaña electoral dicen que sí y vienen, incluso, a hacerse fotos a la estación que pueden ver los señores Senadores en la portada del documento que se les ha repartido, pero en voz baja y en los sitios donde hay que decirlo, dicen que no. Esta actitud de los gobernantes es totalmente contraria a la de la sociedad, sobre todo de la aragonesa, por el respaldo que históricamente han dado a esta línea. El

respaldo ha estado plasmado en numerosas manifestaciones, en apoyos parlamentarios, en numerosas iniciativas de la Comunidad Autónoma del Parlamento aragonés, en algunas iniciativas del Congreso de los Diputados e, incluso, en el Europarlamento, donde hace un año y poco más llegaron a estar todos los europarlamentarios unánimemente a favor de la reactivación de esta línea, como los señores Senadores saben.

Este pueblo intenta desde hace tiempo concienciar a sus dirigentes de que esta opción es seria, de que no es localista, de que no es de Canfranc y de que supone, nada más y nada menos, que reactivar un eje ferroviario desde el sur hasta el norte, desde el Mediterráneo hasta lo que podríamos llamar el arco atlántico. Por lo tanto, es una opción seria de desarrollo y, en ningún caso, como decía al principio, es un acto de sentimentalismo o de romanticismo de cuatro personas o de cuatro montañeses que estamos allí. Evidentemente, esto produce una inercia que va en contra de los propios planteamientos de los altos cargos políticos de nuestra Comunidad Autónoma.

En resumen, por un lado están los hechos que he mencionado al principio de mi intervención, y por otro una serie de actitudes por parte de nuestros gobernantes y de nuestra sociedad, actitudes contrarias, por cierto. Pero hay algo mucho más interesante, señorías, me refiero a los datos que se contienen en el estudio que tengo aquí y en algún otro y que, por supuesto, están a su disposición.

El estudio que realizó Ineco para Renfe en el año 1990 no aporta conclusiones para que sus señorías u otras personas puedan decir si la línea de Canfranc es viable o no. El estudio aporta datos; en él se dice qué hay que hacer para reactivar esta línea. Aporta datos que cuantifica y propone alternativas y soluciones. Eso es lo que se hace en este estudio. Toda otra lectura que se pueda hacer del mismo es pura interpretación por parte de unos y de otros.

En el estudio se dice que en una primera fase, con el trazado que hoy existe —y del que tan mal se habla—, sin tener que pasar por la ciudad de Huesca, evidentemente, sino por un desvío que existe desde Zuera hasta Turuñana, que ahorra un montón de kilómetros, simplemente renovando la superestructura, es decir, poniendo carriles pesados y traviesas —técnicamente denominadas monobloque de hormigón polivalente—, y señalizando el control de tráfico puesto que la vía es única, puede realizarse la obra que se valora en el estudio en 6.000 millones de pesetas.

Hay que decir que, indudablemente, existen problemas técnicos. Esta línea no está en las debidas condiciones incluso si se hacen estos arreglos. Eso no voy a ponerlo en duda. La línea de ferrocarril de Canfranc tiene sus limitaciones en su trazado actual. Hay curvas de algo menos de 200 metros de radio y hay una pendiente máxima en siete kilómetros en la parte francesa de 43 milésimas, bien es verdad que en la línea de Puigcerdá, por poner un ejemplo, hay rampas de 47 milésimas en 20 kilómetros y están en funcionamiento. No creo que una locomotora tire más en una rampa que en otra en función de que la misma esté en una Comunidad Autónoma o esté en otra. La locomotora tirará igual en un sitio que en otro. Además, el nivel es igual en un caso que en otro y hace el mismo frío.

Esta primera fase que se plantea en el estudio de Ineco se complementa totalmente con un estudio de detalle que realizó la Crefco, la Coordinadora por la reapertura del ferrocarril, que firma el documento que tienen en su poder, suscrito por el Ayuntamiento de Canfranc, en el que se demuestran de modo pormenorizado, tras realizarse exhaustivos estudios incluso mediante simulaciones por ordenador kilómetro a kilómetro de la línea, evaluaciones de los tiempos de viaje, los consumos de energía, etcétera.

Pues bien, con esta primera fase, y arreglando la vía en las condiciones que les he explicado, los trenes podrían subir hoy mismo por la vía actual de Canfranc con una capacidad de 48 unidades diarias, unidades que permitirían los espacios de tiempo precisos para la circulación de trenes comerciales. Además, cada tren podría tirar de entre 400 y 1.200 toneladas dependiendo de si la tracción es única o doble. Los trenes Euroteco que viajan de Zaragoza a Alemania y viceversa llevan 600 toneladas por tren y aquí se habla de 400 y de 1.200 toneladas, señorías. En el tramo complicado, el que está entre Jaca y Bedús —del que se dice repetidamente que técnicamente es imposible que este tren funcione—, en esos 57 kilómetros, la velocidad de desarrollo en esta vía con máquina Diesel sería de 50 kilómetros/hora de media, es decir, que el tren tardaría una hora en recorrer el tramo Jaca y Bedús que es la parte más complicada.

Hoy he venido desde Zaragoza hasta Madrid en un tren «Intercity», tren que, como saben sus señorías, está autorizado a funcionar a distintas velocidades en distintos tramos. El «Intercity» comercial de viajeros Zaragoza-Madrid saca una media de 95 kilómetros/hora. Creo que está muy bien el que un mercancías saque una media de 50 kilómetros/hora en el tramo que se pueda estimar como el más difícil. Eso quiere decir que esa media incluso se rebajaría de contar toda la línea en su conjunto.

Todo lo que acabo de decirles se contiene en la primera fase del estudio y se cuantifica en 6.000 millones de pesetas como les he dicho antes.

Pero el estudio plantea una segunda fase. Imagínense ustedes que, además de todo esto colocamos el ancho UIC, el ancho europeo, que ya llega hasta Canfranc a lo largo de toda la vía hasta Zaragoza que, como saben, va a ser conectada con Madrid también en ancho UIC. Imagínense que, además, según plantea el estudio, se hace alguna variante nueva entre las poblaciones más complicadas de la zona y que se corrigen pequeñas curvas, se corrige algún túnel y se electrifica por entero la vía entre Zaragoza y Canfranc. Todo esto se cuantifica en 11.000 millones de pesetas más. Es decir, hablamos de un total de 17.000 millones de pesetas para conectar en ancho UIC Madrid y la frontera española con Francia.

Además de este estudio económico y de los datos que les estoy dando hay otras cuestiones que también debemos plantearnos. ¿Qué pasa con el mercado? ¿Podría venir el mercado a esta línea? Éstas son algunas de las dudas que se plantean normalmente, pero el estudio también aporta datos a este respecto estableciendo que el costo de la tonelada de mercancías por Canfranc reduce considerablemente el costo de la tonelada de mercancías que hoy en día atraviesa

la frontera de Port-Bou hasta en un 10 por ciento de esas mercancías, es decir, que casi el 10 por ciento del tráfico que hoy va por Port-Bou le saldría más barato al transportista de llevarlo por Canfranc, y estamos hablando solamente de costos de la materia sin tener en cuenta otros datos.

Y yendo ya a datos en relación con los pasajeros, en este estudio se demuestra también que el billete de un pasajero que hoy atraviesa la frontera de Irún para viajar de Madrid a París se vería notablemente incrementado a la baja merced a Canfranc, viéndose ese viaje también disminuido en cantidad de kilómetros recorridos. Pocas personas que van por Port-Bou viajarían en este caso por Canfranc, pero muchas personas que viajan hoy por Irún lo harían por Canfranc, y no hablo solamente de aragoneses.

El ahorro de tiempo con vía de ancho internacional en un tren de alta velocidad, en un Talgo o en un «Intercity» entre Madrid y Canfranc y, por tanto, hasta París, bajaría en algo más de dos horas e, indudablemente, el precio se podría ver incrementado a la baja de manera notable. Además, como ustedes sabrán, señores Senadores, en Irún existe un problema de muy difícil solución. Me refiero a ese problema de acceso desde Alsasua debido a un estrangulamiento de la línea al coincidir allí trenes de largo recorrido, unidades de mercancías, trenes de mercancías, etcétera. Por tanto, este paso proporcionaría una descongestión a los trenes de pasajeros que tantas veces tienen que esperar en Irún largo tiempo para poderse trasladar de un sitio a otro.

Estamos hablando, tanto de las mercancías como de los pasajeros en la actualidad, en los que se fundamenta este estudio, sin prever que se produciría, indudablemente, un aumento de mercado de cambiarse y mejorarse la línea, pero el estudio no tiene en cuenta los datos de mejora de la línea sino que considera solamente los datos que existen en la actualidad y algunos supuestos. En todo caso, estos datos se pueden interpretar siempre como posibilidad, pero nunca como negación de la inviabilidad de este ferrocarril, como ocurrió hace tres o cuatro años en una intervención que tuvo lugar en el Congreso de los Diputados.

Pero además de los datos técnicos, siguiendo otro tipo de argumentos podemos señalar también otras razones fundamentales e importantísimas que sustentan la defensa de este ferrocarril y de este eje ferroviario. Por ejemplo, existe un argumento ecológico de gran importancia, dejando aparte los datos técnicos como acabo de decir. Debemos permeabilizar el Pirineo. Ya saben sus señorías que en una reunión de expertos celebrada hace un año y pico en Andorra se recomendaba que además de los dos ejes de transporte que existen, que coinciden con los dos ejes lateralizados del transporte ferroviario francés, se debería permeabilizar el Pirineo por otros dos importantes en ferrocarril, el 7 de Canfranc y el 9 de Puigcerdá. El ferrocarril sí es un sistema duro, pero la ventaja de éste es que ya existe y, además, está perfectamente integrado en el medio por donde pasa, es decir, que respecto a esto no había ningún problema en absoluto. Desde luego, las ventajas que, además, tiene este transporte ferroviario en torno a la defensa y conservación del medio natural, como pueden

comprender y por razones obvias, son importantísimas. En estos tiempos, en que se está intentando no incrementar los niveles atmosféricos con partículas contaminantes, etcétera, creo que el hecho de tener un macizo, como es el Pirineo, y de hacer esta permeabilización importante por ferrocarril, tendría más ventajas que inconvenientes. Tengan en cuenta que el transporte sólo por carretera afectará físicamente al macizo del Pirineo, además a sus habitantes y a sus intereses turísticos que, por cierto, hoy se les quiere dar mucha importancia y si no, pregunten ustedes en las estaciones de esquí, la nieve, la montaña, los parques nacionales, etcétera.

Caminamos irremediamente hacia políticas de protección del medio, políticas sostenibles —ustedes mismos lo dicen en muchas intervenciones—, políticas que, por eso mismo, son progresistas y —como ha ocurrido en los Alpes, señores— caminamos hacia una convención futura de los Pirineos que, además, en un momento dado de la historia, prohibirá circular determinados tonelajes por carretera, atravesando el macizo del Pirineo.

¿Qué hay más moderno que intentar compatibilizar el transporte, el medio natural, el progreso y todo el conjunto de intereses que existen en el macizo, incluidos los turísticos?

Además de este argumento ecológico existe uno estratégico fundamental e importantísimo. La vía más directa entre el corredor mediterráneo y el arco atlántico es la del Canfranc. No hay otra más directa.

Sepan que Cataluña es la primera Comunidad europea y, como ciudad, Barcelona, en la que existe —técnicamente es inviable— una vía mixta, que se concibe para alta velocidad, pero que también se va a utilizar para mercancías y que pone al puerto de Barcelona, pienso que como tiene que ser, en primera línea de competitividad con otros puertos europeos. Pero si eso es bueno no tiene por qué ser exclusivo para esta Comunidad, señores Senadores, sino que puede serlo también para otras, para otros puertos, como Valencia, y para otras ciudades como Zaragoza y como Madrid, que pueden tener posibilidad de conectar con la red europea en ancho UIC, a través de la vía del Canfranc.

Para terminar, me permito extraer una serie de conclusiones de mi exposición. Yo no he venido aquí, señores, como decía al principio, a defender una opción nostálgica. Para eso no hubiera venido. Sé lo serio que es este tema.

Económicamente este proyecto da los datos y 20.000 millones de pesetas es una inversión razonable para tener otro eje ferroviario en condiciones tan importantes como el de carreteras, de transporte de mercancías y de pasajeros.

Ecológicamente y, además caminando sin remedio hacia las nuevas directrices comunitarias que en esta materia se aplicarán, es una opción viable, razonable y progresista.

Estratégicamente —lo deducirán los señores Senadores de la exposición que he realizado— puede significar mucho. El único paso para introducir el ancho UIC a través de Canfranc y, por tanto, dentro de la Península, en el interior, es a través del Canfranc.

Técnicamente no voy a decir que no existan dificultades, pero nada que no sea solucionable, perfectamente salvable.

Como ustedes saben, Francia por supuesto que no quiere abrir el ferrocarril, pero España tampoco ha querido porque si no lo hubiera demostrado, que oportunidades también ha tenido. Pero se evoluciona y ahora no importa el que no quiera, sino que ya empiezan a oírse voces muy importantes dentro del Gobierno francés, del francés, de la sociedad francesa, que se dan cuenta de esta urgencia, de esta necesidad y de estas conclusiones. Por tanto, ya empieza a haber movimiento que los señores Senadores también podían aprovechar para establecer los contactos pertinentes y beneficiarse de nuestras tesis con todos sus argumentos. Por tanto, ya no es excusa que Francia no quiera. El Gobierno español ha tenido oportunidades y creo que es responsabilidad del mismo no atender solamente a unas opiniones que, además, no están fundamentadas en prácticamente ningún dato técnico, sino atender a otras que sí lo están en otros estudios.

Con todo esto, permitan que opinen este modesto alcalde que, por supuesto, no quiere que esta exposición sea localista —como han podido ver—, la coordinadora, incluso la gente que mayor experiencia tiene en la zona —en esta sala existe una persona—, que ha visto la inauguración del ferrocarril, que ha visto a Alfonso XIII inaugurándolo, que ve cómo la estación se degrada poco a poco y que es lo suficientemente mayor como para aconsejar en condiciones a esta corporación. Permítanme entonces que no encuentre motivos razonables que permitan dudar de estos datos y que, por tanto, quepa pensar que por qué no pueden existir otros intereses que intenten echar abajo esta opción. Yo les sugiero que piensen. Incluso en mi Comunidad Autónoma da la casualidad de que personas con vinculación directa en negocios y en transporte por carretera, de todo tipo, incluso también altos cargos, son las que también están haciendo posible de alguna manera que esto no salga adelante. Creo que también es razón suficiente para investigar y para ver qué es lo que pasa allí. Existe esa coincidencia, como digo, y deberían ustedes, por tanto, estudiarla.

Hoy en día existe un proyecto —ya terminé mi exposición— que alguien quiere abanderar —a lo mejor estas personas—, que se trata de perforar un túnel grandísimo en el Pirineo —la opción Vignemale, que ustedes pueden conocer—, que cuesta unos cientos de miles de millones que hoy en día creo que no tiene este Gobierno. Además un túnel de base posible, aquí lo menta también como dato técnico que, lógicamente, abarataría algo más el transporte del ferrocarril y sus costos. Pero simplemente lo da como dato o tiene que llegar un momento en el que la demanda lo exija y que, por tanto, se pueda construir este túnel.

Existen estas razones que, no sé por qué, están teniendo más eco y más fundamento o están creando más corriente de opinión que todos estos estudios, que creo que hemos pagado entre todos y a los que también debemos un cierto respeto.

Yo les invito por fin, señores Senadores, a que puedan conocer el tema «in situ», a visitar nuestra localidad y nuestra línea en la parte francesa y en la española, a que comprueben ustedes mismos estos datos y la información que les ha dado con mi exposición, a que mi población, por

supuesto, se haga anfitriona de esta visita y a que, por tanto, adopten las iniciativas y las medidas que deban bajo su responsabilidad porque creo que ésta es una cuestión seria de futuro, aunque se haya achacado al puro romanticismo —como decía al principio— y al sentimentalismo las razones fundamentales por querer abrir esta línea y que lo único que hace es matar una opción de futuro para el Levante, para el centro del Estado español y, por supuesto, también para Aragón, lo cual no es de recibo.

Muchas gracias por permitirme hacer esta exposición.

Estoy abierto a responder a las preguntas que quieran formularme los señores Senadores.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señor alcalde de Canfranc.

A continuación pasamos al turno de portavoces.

Tiene la palabra la Senadora Pleguezuelos.

La señora PLEGUEZUELOS AGUILAR: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al alcalde de Canfranc que venga a exponer a esta Comisión la problemática que, sin duda, a través de los grupos políticos ya conocíamos y, sobre todo, de los representantes de cada una de las fuerzas políticas de la Comunidad aragonesa, que es una preocupación compartida casi en su literalidad.

Lo que sí es verdad —lo decía el alcalde en su exposición— es que han existido serios y graves problemas. Creo que más por parte de Francia que del Gobierno español y más, antes y creo que incluso ahora, por parte de la asociación de ferrocarriles franceses que, al parecer, deben de tener fuerza suficiente para que con el Gobierno francés, respecto a algunas actuaciones que se hicieron por parte del Gobierno español, con el entonces Presidente Mitterrand, no se pudiese llegar a ese acuerdo para que el Parlamento Europeo —como usted decía antes— retirase la propuesta para que no hubiera un problema mayor entre Francia y España.

Quiero decirle que para el Grupo Parlamentario Socialista y para los señores Senadores esta Cámara tiene una representación territorial, si cabe, mayor que el Congreso de los Diputados y, por tanto, el trabajo en esta Cámara tiene unas connotaciones territoriales mayores. Yo estuve, como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en la Comunidad aragonesa en el mes de diciembre para conocer una serie de problemas, entre ellos el que usted nos traslada hoy, y quiero decirle que cuenta con el apoyo de mi Grupo, aunque es verdad que existen problemas técnicos, económicos y sobre todo presupuestarios.

Hemos tenido problemas presupuestarios y no tengo duda de que el Grupo Parlamentario Popular también lo planteará. Usted me puede decir que la voluntad política siempre se manifiesta en las prioridades presupuestarias. No cabe la menor duda, pero —y con esto no quiero salvar las dificultades y asumo la responsabilidad, en tanto en cuanto es verdad que no ha sido una prioridad del Gobierno socialista en periodos anteriores— sí quiero decirle que había serios conflictos. Lo que traslade hoy el Go-

bierno del Partido Popular con coherencia —y yo creo que si salváramos esas dificultades con el país vecino serían básicamente las que nos permitirían resolver el problema de fondo— nos permitiría entre todos, y contaría con el apoyo de mi Grupo, buscar alternativas presupuestarias, que en todo momento el Grupo Parlamentario Socialista podría ofrecer a usted mismo, a la Comunidad aragonesa y, por su puesto, al Gobierno de la nación, como solución no tan inmediata, pero sí a corto plazo.

En ese sentido, quiero agradecerle la invitación que ha formulado a esta Comisión para conocer «in situ» no tanto la parte española como la francesa, que es la de mayor dificultad. Se lo agradezco. Si se mantiene, volveré a visitar, con mucho gusto, de nuevo la zona, ya que es una zona, como le decía antes, que ya he conocido. También quiero decirle que tiene el apoyo de mi Grupo, primero, para salvar los obstáculos que tenemos con el país vecino y, segundo, para buscar una solución, siempre de acuerdo con las prioridades presupuestarias y económicas y tratando de salvar los problemas técnicos y medioambientales, que son profundos. En todo caso, cualquier alternativa, sin duda alguna, para nosotros debe pasar por el Pirineo aragonés. Es una solución que tenemos clara desde hace tiempo.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias.

Pasamos al turno de portavoces correspondiente al Grupo Parlamentario Popular.

Quiero advertirles a sus señorías que a continuación habrá un turno general para aquellos Senadores que quieren preguntar y una vez que intervenga el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, lo dejaremos abierto para los Senadores que quieran preguntar, dando la palabra a continuación al compareciente para contestar a todos conjuntamente.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

En el tiempo del Grupo Parlamentario Popular van a intervenir dos portavoces, los Senadores José María Pascual Fernández-Layos y don José María Fuster Muniesa, si usted lo permite.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Fuster.

El señor FUSTER MUNIESA: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quisiera agradecer, como Senador del Partido Aragonés en este caso, la comparecencia del señor alcalde de Canfranc y por añadidura reconocerle ese esfuerzo e impulso que está dando a la reapertura de la línea internacional Zaragoza-Canfranc-Pau, que, a nuestro juicio, es un esfuerzo y un impulso muy superior a lo que sería exigible al cargo que en este momento ostenta el señor alcalde.

Hoy, y continuando el vigente convenio que existe con el Gobierno francés, seguimos en la misma situación desde el cierre del año 1970, constituyendo la reapertura de la línea una vieja reivindicación de los aragoneses. A nuestro juicio, han sido, y después de hacer un repaso, muchas las preguntas e iniciativas parlamentarias que se han aprobado por unanimidad, tanto en las Cortes de Aragón como en el Congreso de los Diputados y en el Senado, y casi todos han considerado su necesidad, viabilidad y futuro de la línea, exceptuando la moción número 60, que se presentó por el Senador del Partido Aragonés, Valentín Calvo, en el debate sobre el estado de las Autonomías de 1994, así como el escepticismo sobre la viabilidad de la línea que expresó el anterior Secretario de Estado en el Congreso de los Diputados el día 20 de octubre de 1994 respecto al informe que el señor alcalde ha mencionado, viabilidad que nosotros no compartimos.

Han sido también muchos los colectivos que en el seno de la Crefco, que ha nombrado el señor alcalde, trabajan en favor de la reapertura, a los que también es necesario reconocer ese esfuerzo. El Partido Aragonés, convencido de su viabilidad, de su futuro y respeto al medio ambiente, incluyó no solamente en los programas electorales esta cuestión, sino que también lo dicen los pactos de Gobierno y los pactos preelectorales que firmó con el Partido Popular.

Por lo tanto, a nosotros nos parece que ésta es una cuestión que no solamente es, como decía el señor alcalde, histórica, sino también de futuro. Por ello anuncio la intención del Partido Aragonés de presentar una proposición no de ley en el Congreso de los Diputados, con el objetivo de resolver esta situación, porque, a nuestro juicio y viendo la historia de la infraestructura, de los 27 años de cierre, de las movilizaciones, de la conciencia social y de las decisiones que se han adoptado en las Cámaras, se ha dado cuenta de que está en el programa electoral de la coalición y que debido a la falta de inversión y a los cortes continuos que se han ido produciendo en la línea en estos momentos está en mal estado.

Como también manifestaba el señor alcalde, existe una postura del Gobierno francés complicada y, sin embargo, el Parlamento Europeo ha considerado conveniente esta ejecución y que el coste de la inversión sería viable, ya que, comparada con la otra opción que el señor alcalde comentaba, es mucho más posible, tiene una mayor viabilidad técnica, permite un mayor equilibrio territorial, económico, histórico y ambiental.

A nuestro juicio, pueden hacerse estudios sobre las variantes a medio y bajo plazo de los túneles a más baja cota también, por qué no, y permitiría evitar la saturación de los pasos actuales que existen en Port-Bou y en Hendaya. También, por qué no decirlo, en situaciones como la que se produjo recientemente en España en 1997 y en Francia en 1996, en cuanto a las huelgas de transporte, hubiera sido una línea que hubiera permitido solucionar los problemas derivados de esas huelgas y, por supuesto, también quiero decir que nos parece que en la ascendencia de la estrategia del transporte en la Europa del siglo XXI está perfectamente incardinada esta línea.

Por tanto, nos parece que la solución técnica con el ancho de vía europeo es adecuada. Habría que ver la posibilidad de la financiación privada y, la verdad, es que prolongar ese eje y complemento al eje Sagunto-Somport nos parecería conveniente, porque yo no creo que sean incompatibles, sino más bien compatibles. Nos parece de interés para el Estado y para Europa, con un impacto, como decía el señor alcalde, mínimo.

Por consiguiente, nosotros pensamos que se deben reanudar las conversaciones con el Gobierno francés encaminadas al cumplimiento de los convenios y acuerdos vigentes; que se deben realizar las gestiones político-técnicas necesarias ante los organismos competentes de la Unión Europea, encaminadas a determinar que la conexión por el Pirineo aragonés se defina como eje prioritario entre las grandes redes europeas del transporte de ferrocarril; que se deben redactar los estudios de viabilidad y proyectos técnicos necesarios previos a la ejecución de las inversiones necesarias para la mejora del trazado actual, en especial la posibilidad de acometer hasta Zaragoza el ancho de vía europeo; sería conveniente el incremento de la inversión para el mantenimiento y reposición de la infraestructura ferroviaria y reanudación inmediata de la circulación de los trenes y hacer un estudio, a medio y largo plazo, de la viabilidad técnica y económica de las alternativas técnicas que plantea la construcción de un túnel a baja cota. Por lo tanto, consideramos necesaria la coordinación de los organismos, instituciones y empresas públicas para que se desarrolle paralelamente esta conexión internacional con el proyecto de potenciación del aeropuerto de Zaragoza como plataforma logística.

Para finalizar, quiero agradecer al señor alcalde la invitación que ha realizado a los Senadores de esta Cámara, aunque él conoce que los Senadores y los partidos políticos aragoneses hemos reiterado nuestra voluntad política. Y sí quiero hacer una pregunta —independientemente también quería hablar sobre el medio ambiente, pero el alcalde ha sido bastante claro y por lo avanzado de la hora no lo voy a hacer—, y es que nos parecería conveniente que el alcalde nos dijera un poco cómo ve la posibilidad y necesidad de recuperar y reutilizar ese bello edificio que hoy está muy deteriorado, la estación del Canfranc, y que los señores Senadores, a través de la documentación que nos han facilitado, pueden saber de su belleza.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Fuster.

A continuación, tiene la palabra el Senador Pascual Fernández-Layos.

El señor PASCUAL FERNÁNDEZ-LAYOS: Muchas gracias, señor Presidente.

De una manera telegráfica, por lo avanzado de la hora, quiero, en primer lugar, dar la bienvenida al alcalde de Canfranc. También quiero felicitarle por su magnífica exposición. A mí sentimentalmente me ha traído a la memoria las numerosas veces que personalmente he estado en la estación de Canfranc reivindicando la reapertura.

No hay que olvidar que, sobre todo en los tiempos pre-democráticos, la reapertura del ferrocarril de Canfranc fue una de las banderas de Aragón, junto con el tema del agua. Desde este punto de vista, tenga la seguridad, señor Alcalde de Canfranc, que desde el Partido Popular apoyamos la reapertura del mismo túnel.

Estoy de acuerdo en todo lo que se ha planteado tanto por la portavoz socialista, como por el portavoz del Partido Popular, en este caso del Partido Aragonés, en cuanto a todas las medidas que se han adoptado. Quiero decirle que nosotros haremos las gestiones pertinentes cerca del Gobierno para intentar quitar las dificultades que tenga este proyecto en el Gobierno francés y empujar tanto desde Madrid como desde Aragón la realización del mismo.

Hay un tema que particularmente me preocupa —ya conocía algo pero el Alcalde de Canfranc me ha acrecentado esta preocupación— y es que haya personas o grupos que no estén muy interesados en la reapertura de Canfranc y que encima de la mesa pongan otros proyectos quizá más sugestivos. Tal vez fuera conveniente una reunión de los representantes de los partidos políticos de Aragón para alcanzar un consenso definitivo no sólo respecto a esta obra sino respecto a las otras obras de permeabilización del Pirineo hacia Francia para que de una vez por todas estemos todos juntos y empujando en la misma dirección.

Como soy Senador por la provincia de Teruel quiero decir que la apertura de Canfranc sería muy beneficiosa también para otra línea que está en declive como es la de Valencia-Teruel-Zaragoza. Naturalmente, si se mejorara el tema del transporte de mercancías, mejorarían todas esas estaciones y la vía de ferrocarril pues es importante la cantidad de transporte que podría generar Almusafes para esta línea.

Quiero reafirmar una vez más el apoyo del Partido Popular al proyecto, así como agradecer la invitación que nos ha hecho el señor Alcalde de Canfranc. Por supuesto, si nos invita, allí estaremos.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Pascual Fernández.

Como dijimos anteriormente, pasamos al turno general de preguntas por parte de los Senadores. (*Pausa.*)

El Senador Marco Sebastián tiene la palabra.

El señor MARCO SEBASTIÁN: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Alcalde de Canfranc, creo que es loable el interés que usted tiene por la reapertura del ferrocarril de Canfranc, y creo que es de destacar que existan en la Comunidad Autónoma alcaldes con el entusiasmo que usted ha demostrado.

En el tema de Canfranc estábamos de acuerdo desde hace mucho tiempo. Yo estuve en el año 1988 en la manifestación que hubo en su localidad para defender la reapertura de Canfranc, y estuve como militante socialista, que ya era entonces. Es un tema de unanimidad, prácticamente, entre todas las fuerzas políticas.

Pero ampliando lo que decía la portavoz de mi Grupo, en el sentido de que apoyaremos cualquier iniciativa que el Partido Popular nos plantee y apoyaremos las gestiones internacionales que se hagan, quiero manifestar que en el año 1994 cuando el actual Ministro de Exteriores era Comisario Europeo de Transportes recibió un informe muy completo de la Crefco y de la Creloc, que es la asociación de la parte francesa. Por tanto, la reapertura de Canfranc no solamente tiene que pedirle su población, sino todos los aragoneses y todos los españoles. Creo que es un tema internacional que tenemos precisamente que destacar. Además, en su localidad hay una magnífica estación, como decía el portavoz del PAR, un edificio emblemático de la arquitectura aragonesa que creo que nos deberíamos también comprometer a restaurar. No sé si la fórmula podría ser mediante una escuela taller, a la que fueran jóvenes de la comarca, e incluso — por qué no decirlo— apoyándola económicamente desde la Comunidad Autónoma, desde la Dirección General de Patrimonio.

Pero también le quiero recordar que en las instalaciones que ustedes tienen en Canfranc existe una que para los zaragozanos es emblemática, y me refiero concretamente a los cerca de 4.000 metros cuadrados que hay para ubicar los trenes que están allí. Nosotros estaríamos de acuerdo en que además de potenciar el turismo con la recuperación de la estación, fuera precisamente en Canfranc donde se pudiera situar una especie de museo ferroviario europeo para que todo eso no se perdiera. Usted sabe que desde la Diputación de Zaragoza, cuando teníamos responsabilidades, hemos apoyado magníficamente ese tema, y no creo que exista ningún inconveniente en que sigamos haciéndolo.

En cualquier caso quiero agradecerle, como no puede ser de otra forma, que nos invite a visitar su población y lo haremos muy a gusto cuando podamos, pero creo que la mejor noticia de ese día debería ser que la parte francesa comprendiera el interés de los aragoneses y de los españoles, y nos permitiera inaugurar o reabrir claramente la línea de Canfranc.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Marcos Sebastián.

Para contestar, aunque yo creo que todos los Senadores están muy convencidos después de su exposición, tiene la palabra el señor Alcalde de Canfranc.

El señor ALCALDE DE CANFRANC (López Morales): Muchas gracias, señor Presidente.

Señores Senadores, agradezco de verdad todas sus intervenciones y voy a ir desmigajando esta cuestión.

Es verdad que el tema de Francia es complicado, pero también era muy complicada la perforación y el eje carretero del túnel de Somport. Si se hubiera tenido y si se hubiera en la actualidad la misma actitud con una obra carretera que con una obra ferroviaria, el túnel carretero de Somport tampoco se hubiera hecho. (*El señor Presidente ocupa la Presidencia.*)

Yo, agradeciéndoles como les agradezco esas palabras, quiero entender cómo funcionan los gobiernos, cuál es su papel y cuál es el papel también de ustedes. Hasta que el Gobierno español no esté plenamente convencido de la reapertura de Canfranc —y no digo plenamente convencido porque los parlamentarios estén convencidos, sino porque el Gobierno y sus dirigentes estén convencidos, lo que se diría vulgarmente tener en cartera la reapertura del ferrocarril—, hasta que el Gobierno español no tenga en cartera de verdad la reapertura del ferrocarril no habrá, desde mi punto de vista, ese esfuerzo que estamos pidiendo aquí. Porque sabemos cómo funcionan estas cuestiones y sabemos que si el Gobierno español se empeña, como se ha empeñado en levantar el eje carretero norte-sur, el eje ferroviario norte-sur sale; tardaría más o menos, pero saldría y no esperaríamos, a lo mejor, 27 ó 30 años.

Yo sé que el túnel carretero de Somport hace diez años era un sueño, pero el Gobierno español se empeñó con todas sus fuerzas, con todos sus proyectos, con todos sus recursos y con todos sus discursos y, por lo tanto, salió adelante. Esta misma actitud es la que estamos pidiendo para el eje norte-sur ferroviario. En ese sentido vuelvo a reiterar que, por favor, hagan lo que puedan para convencer al Gobierno porque hay que tenerlo en cartera, porque estando todos convencidos sin tenerlo en cartera no se abre la línea internacional E07, y eso está claro.

Agradezco también las palabras del Senador Fuster, del Partido Aragonés, que me consta que está haciendo estos días también otro tipo de gestiones para empujar esta reivindicación de recuperar la estación; el edificio de la estación se está degradando a pasos agigantados. Aparte de lo que puede ser la reapertura del ferrocarril, sabemos perfectamente que no se utilizaría en todas las instalaciones ferroviarias, como se utilizaron anteriormente para esta finalidad ferroviaria. Señores, la obra más grande de ingeniería civil del país prácticamente se está haciendo en el túnel de Somport, en mi término municipal, debería de compensar esa obra la restauración de la estación. Lo digo así de claro y así de sencillo. No a través de buscar no se sabe el qué, sino que yo ruego que la propia obra de la perforación del túnel de Somport compense restaurando un patrimonio total que es el edificio de la estación. Creo que ésa es la vía; no hay que buscar otras a lo mejor más pequeñas o que puedan ser más largas. La restauración tiene que ser la compensación de la obra ya que la parte difícil y dura la estamos «tragando» la propia población, el propio valle. Por lo tanto, la parte más bonita podía ser que esta gran obra de ingeniería civil, el túnel carretero de Somport, restaurase este edificio y sería perfecto y maravilloso. Por favor, les pido que tomen buena nota.

Respecto a la huelga del transporte que ha mencionado, le diré que ahí también se ve la importancia estratégica de un paso ferroviario como éstos, porque puedo informarles de que el número de camiones que ha pasado estos días por los puertos de Somport y de Canfranc ha sido alarmante. Si esto se produjese todos los días, los intereses y los «lobbies» turísticos de aquellos valles irían perfectamente a la deriva en beneficio sólo de este transporte. Me imagino que el ferrocarril también es importante para eso estratégicamente.

En cuanto a la preocupación que manifestaba el Senador del Grupo Parlamentario Popular, señor Fernández, sobre el problema de otros posibles planteamientos, le comunico que, el otro día, en el Alto Aragón, en un medio de comunicación en el que habitualmente hacemos unas tertulias, el señor Ainsa, que creo que además es compañero suyo y Vicepresidente de esta Comisión, dijo que Canfranc vale para el turismo, que el paso no es por ahí, sino por el Vignemale, y que si Aragón puede tener una inversión de 300.000 millones de pesetas, por qué se va a conformar con otra de 30.000. Yo le pregunté: ¿Pero para quién es la inversión de 300.000 millones de pesetas? ¿Quién debe conformarse? ¿El conjunto de los aragoneses o los aragoneses y las empresas que sacan partido de tan grandes obras civiles que, a veces, se plantean sin mucho sentido? Creo que todo esto le suena porque no es nuevo. Esa preocupación, por tanto, viene de su mismo Partido, y yo quiero hacérselo saber. En la provincia de Huesca y en el Alto Aragón hay ahora mismo una corriente formulada por muchas personas y muchos altos cargos, en este caso del Partido Popular, que conducen a que la opinión pública tenga en cuenta la perforación por el Vignemale, que no sé si son 400.000 ó 500.000 millones de pesetas, pero me parece que eso no lo hay ni siquiera en Madrid, y ustedes lo verán aquí cuando lleven a cabo iniciativas aquí.

Quiero decir al señor Marco que sí estaríamos de acuerdo en establecer el museo ferroviario europeo. Yo he luchado en un consorcio que existe en la estación porque se plantease otra alternativa que no fuese la restauración del edificio a costa de urbanizar las veinte hectáreas de terreno que allí existen. En esa lucha me he visto prácticamente solo, me refiero al pueblo, a la ciudadanía, a las personas que represento. Qué más queríamos que, en la parte en que no afecte en un futuro la reapertura del ferrocarril, pudiera existir un proyecto museístico tan grande. Le agradecería que, si pudiera, hiciera alguna gestión al respecto. Yo estaré ahí a su lado y donde haga falta estar, apoyándole en ese asunto.

Concluyo diciendo que no es tan unánime, al menos desde allí arriba, la opinión sobre la reapertura del ferrocarril en el sentido en que lo decía ahora. La atención se está desviando hacia otros lugares, hacia otros proyectos, hacia obras civiles muy importantes de cuya rentabilidad duda la población, así como de que esos proyectos puedan ser acometidos ni siquiera a medio o largo plazo por el Gobierno. Les pido, por lo tanto, que, por favor, tomen las iniciativas y hagan las gestiones pertinentes para que esto entre en la cartera del Gobierno, que es donde tiene que estar para que, el día en que se plantee una negociación con Francia, como se planteó en la apertura de la línea, esté ahí para decir: Esto, razonablemente, ¿a cambio de qué? De esto otro. Y salga la reapertura del ferrocarril de Canfranc como salió el eje de carreteras de Somport y su túnel, que hoy están en construcción.

Reitero la invitación y la hago extensiva, por supuesto, para que vean «in situ» este proyecto y el otro que les comentaba del Vignemale, con el fin de que conozcan la parte francesa. Les agradecería mucho que esto se pudiera materializar.

Deseo agradecer esta oportunidad que, tanto el Presidente de la Comisión como ustedes, me han dado para poder comparecer nada más y nada menos que ante la Comisión de Obras Públicas, Medio Ambiente, Transportes y Comunicaciones.

Muchas gracias y hasta siempre.

El señor PRESIDENTE: Damos igualmente las gracias a don Víctor López, Alcalde de Canfranc, por su exposición sobre este problema de la reapertura del ferrocarril de Canfranc al tránsito internacional. Creo que la Comisión ha quedado suficientemente impuesta. Aceptamos esta invitación para visitar Canfranc y hacernos cargo «in situ» de la importancia de esta cuestión.

Se suspende la sesión.

Eran las catorce horas y quince minutos.

Se reanuda la sesión a las dieciséis horas y cinco minutos.

MOCIONES:

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE, CONSIDERANDO URGENTE LA TERMINACIÓN DE LA AUTOVÍA COMPRENDIDA ENTRE MURCIA Y ALBACETE, PROCEDA A LA CONTRATACIÓN DURANTE 1997, CON UN PLAZO DE EJECUCIÓN NO SUPERIOR A TRES AÑOS, DE LOS TRAMOS COMPRENDIDOS ENTRE VENTA DEL OLIVO, NAVACAMPANA, EL PUERTO Y LA CIUDAD DE ALBACETE, Y QUE DICHA CONTRATACIÓN LO SEA CON CARGO A LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO. (661/000030.)

El señor PRESIDENTE: Señorías, se reanuda la sesión. Vamos a entrar en las mociones.

En primer lugar, moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno para que, considerando urgente la terminación de la autovía comprendida entre Murcia y Albacete, proceda a la contratación durante 1997, con un plazo de ejecución no superior a tres años, de los tramos comprendidos entre Venta del Olivo, Navacampaña, El Puerto y la ciudad de Albacete, y que dicha contratación lo sea con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el Senador Gallego.

El señor GALLEGO LÓPEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

La oportunidad de la moción viene por la inquietud que se ha generado en la región de Murcia por declaraciones, muchas veces contradictorias y confusas, sobre 90 kilómetros de carretera que unen Murcia con Albacete, para luego

enlazar con la nacional III, con la autovía de Valencia, y salir, como decimos, desde Murcia a Europa, porque son 90 kilómetros de carretera en algunos tramos estrecha y tortuosa, que no tiene trayecto alternativo. Eso es un hecho, y quiero situar a los señores Senadores para que comprendan lo que supone esta vía de comunicación para toda una región que vive del turismo, de la agricultura y de la ganadería, ya que es una autovía vital para el desarrollo económico.

Además, creemos que es una inversión rentable también en términos de desarrollo social, pues los sectores de la región que se verían altamente beneficiados harían que se contribuyera de una manera más eficaz también en la riqueza de la región de Murcia y en la riqueza nacional. Porque existe un estudio, encargado por la Cámara de Comercio a la empresa Mecsa, que sitúa —citándolo muy brevemente— los beneficios que tendría el sector turismo, tan importante, como digo, en la región de Murcia, en más de 2.000 millones de pesetas/año, se crearían casi 1.000 puestos de trabajo y los viajeros entre el centro de España y la región de Murcia ahorrarían más de 800 millones de pesetas/año. Esa intensidad diaria del tráfico hasta el año 2007, según los estudios que se han hecho, justificarían por sí sola esta inversión.

Los que sufrimos esa vía —soy de los usuarios que la padecen por mis viajes a esta Cámara— sabemos que la tercera parte de las mercancías de la región entran y salen por esa carretera, la actual nacional 301, y largas filas de camiones hacen imposible, en kilómetros y kilómetros, adelantar siquiera, lo que convierte a esos tramos en unas vías peligrosas y difíciles para la circulación.

Si doy unos datos a vuelapluma sobre los vehículos pesados que utilizan la actual carretera, se verá lo significativos que son, a la vez que ilustran la situación de congestión de tráfico y peligrosidad de este trayecto Murcia-Albacete. Mil quinientos camiones realizan cada día el trayecto que nos ocupa; además, es un tramo de escasa capacidad. Hay que tener en cuenta que Murcia es la octava región en número de turismos, pues es la sexta en número de camiones —solamente la superan Madrid, Barcelona, Valencia, Alicante y Sevilla—. Si a esto unimos que muchos camiones de Almería —incluso de la zona oeste de Alicante, Orihuela y alrededores— buscan esta carretera 301, el número es notablemente superior al que he mencionado anteriormente. Se estima que en 1999, sin autovía, habrá 10.000 vehículos/día, y la intensidad máxima diaria puede llegar a ser de hasta 22.000 vehículos. Por otra parte, no son solamente el turismo y las mercancías los que urgen la construcción de esa autovía; el puerto de Cartagena, que está en proceso de modernización, para que sea competitivo y rentable depende en gran parte de esa autovía.

Durante estos años se han hecho inversiones en el llamado Corredor Mediterráneo, y estamos bien comunicados con Cataluña y con el sur de Francia, fundamentalmente, y está a punto de terminarse la conexión por autovía con Andalucía —quedan unos escasos 30 kilómetros en los alrededores de Baza—. Sin embargo, esta autovía digamos que centraría Murcia, porque de no satisfacer esta demanda sería en poco tiempo una región no ya periférica sino, utilizando la jerga europea, ultraperiférica.

Desde 1993, está claro que para la ciudad de Murcia hay una fecha para la terminación de esa autovía, que ha de ser en el transcurso de esta legislatura; y está claro también para Murcia que debe ser con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Hay documentos que avalan este convencimiento para los murcianos, porque ya desde 1992, cuando se encarga el estudio informativo y de impacto ambiental de todo el tramo y se aprueba técnicamente el proyecto en 1993, los murcianos estábamos convencidos de que la autovía se iba a realizar. Cuando en mayo de 1994 se aprueba definitivamente el estudio informativo y de impacto medioambiental y en noviembre de este mismo año se autoriza la elaboración del proyecto de los tres tramos: Venta del Olivo-Albacete, los murcianos ya estábamos convencidos de que la autovía estaba en buen camino, valga la redundancia. También sabemos el coste aproximado, que es muy bajo por kilómetro para como suelen ser las inversiones en autovía —90 kilómetros estaría en torno a los 40.000 millones de pesetas.

En la segunda edición del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, en su página 133 textualmente se decía: Se han incluido también una serie de tramos de acceso en itinerarios radiales; el cierre de la autovía Madrid-Valencia; el cierre de la autovía Lleida-Barcelona, con el tramo Cervera-Igualada; el cierre del itinerario Madrid-Levante, con el tramo Albacete-Murcia, etcétera. Por eso hace falta ahora la decisión política de dotar presupuestariamente esa obra; decisión política que se tomó por el Gobierno socialista anterior cuando se firmó el llamado Plan de Desarrollo Regional, en el que se considera que es la inversión más importante que necesita la Región de Murcia; decisión que fue asumida por el Partido Popular que lleva en su programa textualmente la realización de este tramo de autovía, y que el Gobierno del señor Aznar, en unas ocasiones dice que va a acelerar su tramitación, que lo considera prioritario y, sin embargo, en otras nos remite a inversiones extrapresupuestarias o a estudios de viabilidad incluso por vías de peajes, blandos o duros o en sombra o no sabemos si al sol.

Por ello, instamos al Gobierno para que, considerando urgente la terminación de la autovía Murcia-Albacete, proceda a su contratación durante este año 1997, con un plazo de ejecución no superior a tres años —porque técnicamente es viable hacerlo en tres años—, en sus tramos Venta del Olivo-Navacampana, Navacampana-El Puerto y El Puerto-Albacete y que dicha contratación lo sea con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Gallego.

¿Turno en contra? (Pausa.)

Tiene la palabra su señoría.

El señor BRIS GALLEGO: Gracias, señor Presidente.

El Senador Gallego ha explicado, lógicamente con bastante veracidad, las circunstancias y características de esta carretera; una carretera importante para lo que representa el sur de la Península en España. Ya se recogía en el Plan Director de Infraestructuras que estábamos al 40 por ciento

—en términos medios— por debajo de la media europea en ese sector.

Indudablemente, esta carretera, como se ha dicho, va a contribuir al desarrollo de esta región, a la comunicación más importante entre Murcia, Albacete y el centro y periferia de España, y es una carretera de la que se ha hablado mucho o se ha metido en muchos lugares. Se ha hablado de que estuvo en el Plan Director de Infraestructuras, que se estudió en el Plan de Desarrollo Regional, pero, realmente, quitando esos pequeños proyectos que se aprobaron en un principio, ni se han aprobado unos proyectos de ejecución ni se han relanzado demasiado.

Es un proyecto que, como se ha dicho, comprende tres tramos distintos: uno, el de Venta del Olivo a Navacampana, con una longitud de 24 kilómetros aproximadamente; otro, de Navacampana a El Puerto, con una longitud de 25 kilómetros, y otro de Albacete a El Puerto, de 37 kilómetros. Esta carretera y estos tramos están incluidos por el Partido Popular en un plan sectorial de carreteras que ya se está realizando y que se encuentra en estos momentos en avanzada fase de elaboración. Los proyectos de trazados de Venta del Olivo a Navacampana, y de Navacampana a El Puerto fueron aprobados con fecha 12 de noviembre de 1996, y el de El Puerto-Albacete el día 22 de octubre de 1996.

Por otra parte, en estos momentos se encuentra ya finalizada la redacción de los proyectos de construcción, y actualmente se hayan en fase de supervisión, como un paso previo para su aprobación definitiva y la posterior licitación de las obras.

Precisamente la importancia de estos tramos y del conjunto de esta autovía es lo que ha hecho que el Partido Popular, al poco tiempo de estar en el Gobierno, lo considere como una obra prioritaria, y las circunstancias y situación de los proyectos es la que en estos momentos estamos señalando.

La aprobación de esta moción sería, sin duda alguna, encorsetar los plazos de cumplimiento que se van a dar. Por otra parte, todo proyecto necesita unos trámites que vienen derivados del propio proceso administrativo, y el Gobierno —y está en esa prioridad—, lógicamente, va a tratar de que esos plazos de los que se habla se acorten.

Por ello, vamos a manifestar, en primer lugar, que nosotros hemos dado a esta carretera una prioridad que no se le había dado con anterioridad. En segundo lugar, que le hemos dado un impulso que no tenía antes. Por lo tanto, como son cosas que ya se están realizando y a lo que nos insta el contenido estricto de esta moción es a mantener y recoger unos plazos que nuestro Gobierno, no solamente está cumpliendo, sino que en muchos casos se está adelantando a los mismos, por estos motivos, vamos a decir que no a la moción presentada.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Bris.

Vamos a entrar en el turno de portavoces, empezando por el Grupo Mixto. Tiene la palabra la Senadora Costa.

La Señora COSTA SERRA: Muchas gracias, señor Presidente.

Tomo la palabra únicamente para fijar la posición de este grupo en el sentido de votar favorablemente a la moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el Senador Gallego.

El señor GALLEGO LÓPEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Yo no entiendo el turno en contra del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, ni el voto en contra de la moción, si está tan de acuerdo en lo que en ella se expone. De todas formas creo que lo que ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular no añade nada a la claridad ni a la expectativa de los murcianos y también de sectores económicos de la zona de Alicante en torno a Orihuela, de la Vega Baja, y también de la zona de Almería, ya que no ha abierto ninguna puerta, ninguna luz sobre cuándo se va a hacer ese tramo, cuándo se van a contratar esas obras y si esas obras van a ser con cargo a los Presupuestos Generales del Estado o con cargo a otro sistema de financiación, entre los cuales se aventuraba, y tengo aquí recortes de prensa de declaraciones del mismo Presidente del Partido Popular de la región de Murcia, que podía aplicarse un peaje, que incluso él aventuraba de cinco pesetas por kilómetro.

Entonces, si tan de acuerdo está el Grupo Parlamentario Popular apoyando al Gobierno, en la urgencia y necesidad de esta autovía, si tan avanzados están los trabajos que se han hecho con respecto a los proyectos necesarios para licitarla, ¿por qué no se puede decir con cargo a qué? ¿Cómo se va a financiar esa autovía y qué fecha, qué horizonte tienen esas obras?

Por lo tanto, yo creo que el Grupo Parlamentario Socialista se lo había puesto muy fácil; por una parte, era la herencia socialista de los estudios ya hechos y presentados, por otra, está en su programa electoral. Ustedes no tienen más que aprobarlo y, luego, que el señor Presidente del Partido Popular de la Comunidad de Murcia se suba a la pala mecánica, como hizo en el trazado de Archena-Venta del Olivo, e inicie las obras.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Gallego.

Para finalizar el debate, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, el esfuerzo del anterior Gobierno en este tramo de carretera concreto fue únicamente su inclusión en el Plan Director de Infraestructuras, como se incluyeron de forma genérica la mayoría de los tramos, yo diría que de toda España, teniendo un horizonte de doce o catorce años para poder desarrollarlo. El Partido Popular indudablemente le ha dado un impulso importante a esta carretera, la ha metido en un plan sectorial y ha empezado a

trabajar desde el primer momento en la misma, le ha dado prioridad sobre las otras. Y vuelvo a repetir que el proyecto de trazado se ha aprobado en esta época, es decir, ha habido añadidos a lo que decía el Senador Gallego; los proyectos de trazados han sido aprobados con fecha 12 de noviembre de 1996 y 22 de octubre del pasado año. Se encuentran finalizados en estos momentos los proyectos de construcción de los tramos de autovía que aquí estamos debatiendo, esperando en fase de supervisión la aprobación definitiva y la posterior licitación de las obras.

Respecto a la financiación, yo no puedo hablar de ello en estos momentos, pero no tengo tampoco ninguna idea de que se vaya a hacer fuera de los Presupuestos Generales del Estado. La idea que tiene el Ministerio es darle prioridad, y precisamente en base a esa prioridad que nosotros queremos dar y sabiendo, como se sabe, que en obras como ésta es muy difícil determinar fechas porque tenemos la obligación de cumplir en tiempo y forma los trámites derivados del proceso administrativo, estamos convencidos de que esto se va a hacer con la mayor rapidez y vamos a votar que no a esta moción que persigue unos fines indudablemente políticos y otros de encorsetamiento, y porque posiblemente, los plazos que en ella se fijan sean adelantados por el trabajo del Ministerio de Fomento en el desarrollo de estas obras.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Bris.

Vamos a someter a votación el contenido de la moción. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, ocho; en contra, 12; abstenciones, una.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ELABORAR, CON CARÁCTER DE URGENCIA, UN ESTUDIO DE LAS DEFICIENCIAS DE IMPERMEABILIDAD DE LA CARRETERA NACIONAL N-II Y LA VÍA DEL TREN A SU PASO POR LA COMARCA DEL MARESME Y QUE, A PARTIR DE LAS CONCLUSIONES OBTENIDAS, SE REALICEN LAS ACTUACIONES PERTINENTES. (661/000041.)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la moción del Grupo Parlamentario Mixto por la que se insta al Gobierno a elaborar, con carácter de urgencia, un estudio de las deficiencias de impermeabilidad de la carretera nacional N-II y la vía del tren a su paso por la comarca del Maresme y que, a partir de las conclusiones obtenidas, se realicen las actuaciones pertinentes.

Para la defensa de esta moción, tiene la palabra la Senadora Pilar Costa.

La señora COSTA SERRA: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, traigo a esta Comisión una moción originaria y procedente de Esquerra Republicana de Cataluña que, como partido de entre los cinco que apoyan la Agrupación de Electores a la que represento, quedó en su día sin su Senador propio, y realizo esta iniciativa como ejercicio de práctica democrática.

Entrando ya en la moción que nos ocupa, el pasado mes de septiembre de 1996 y como consecuencia de un intenso aguacero sobre el área del Baix Maresme, se provocaron importantes daños materiales y, lo más trágico, que fue la pérdida de dos vidas humanas. Estas inundaciones afectaron a los municipios de Premià de Dalt, Vilassar de Mar, Cabrils, Cabrera, Premià de Mar y Vilassar de Dalt. Estos dos últimos municipios quiero añadir que se omitieron involuntariamente en nuestra moción y, posteriormente, mediante otro escrito, sellado con fecha de ayer, 4 de marzo, quisimos rectificar este error en el sentido de que conste expresamente que entre los municipios afectados están también Vilassar de Dalt y Premià de Mar.

Una de las causas que agravó las importantes y trágicas pérdidas, además de la intensidad del aguacero, fue el deficiente acondicionamiento y mantenimiento de los torrentes y las rieras de los municipios afectados, cuyas soluciones en algunos casos no se prevén en el «Pla de Protecció contra Avingudes el Maresme», diseñado por la Generalitat de Cataluña y financiado en parte por la Administración Central.

Los hechos acaecidos en septiembre del año pasado, pusieron una vez más de manifiesto que torrentes y rieras se desbordaron a la altura de la carretera Nacional-II y la vía del tren, desbordamiento que viene provocado por las dimensiones insuficientes de los cajones de paso de agua que circulan por debajo de estas infraestructuras viarias, que quedan obstaculizadas por residuos y escombros que bajan en la riada y ello unido a la deficiente impermeabilidad que sufre la carretera Nacional-II y la vía del tren, lo que trae como consecuencia su inundación y la de las viviendas y terrenos más próximos. Además de quedar afectada la red viaria local, torrentes y rieras, el aguacero también afectó a numerosos ciudadanos y ciudadanas que vieron cómo muchas de sus propiedades y tierras quedaban seriamente dañadas y perjudicadas.

Todos estos hechos y circunstancias justifican las medidas que se solicitan en esta moción, si bien paso a motivar, como ya he adelantado, la retirada de los puntos tercero, cuarto y quinto de la misma, por lo siguiente. El pasado día 12 de febrero de este año se debatieron en la Comisión de Política Territorial y Urbanismo del Parlament de Catalunya dos proposiciones referentes a la problemática de las rieras del Maresme y del aguacero acaecido en el mes de septiembre, y en una de estas proposiciones no de ley se reclamaba la revisión del plan de rieras, proposición que finalmente fue rechazada con los votos en contra del Partido Popular y de Convergència i Unió.

La retirada de estos puntos tercero, cuarto y quinto del «petitum» de la moción se justifica por el hecho de que alguno de los puntos que se incluían en la moción estaban condicionados a la revisión del plan de rieras y porque el Parlament de Catalunya ha acordado ya recientemente so-

licitar que les sea transferido el servicio de previsión meteorológica «Previment Mediterrani», pero quedan totalmente vigentes los puntos primero, segundo y sexto, confiando en obtener el apoyo del resto de los grupos parlamentarios de esta Comisión.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Para turno en contra, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Gracias, señor Presidente.

La verdad es que esta moción, de la que se han retirado ahora mismo tres puntos, ha quedado muy descafeinada. Esta moción la había presentado el Grupo Parlamentario Mixto y tenía su origen en los graves acontecimientos que tuvieron lugar el pasado día 2 de septiembre en el Baix Maresme, que afectaban a municipios que también han sido ampliados porque, lógicamente, están comprendidos dentro de aquella zona, que eran Premià de Mar, Vilassar de Mar, Cabrils, Cabrera, Vilassar D'Alt y Premià D'Alt.

La moción de referencia ha quedado en estos momentos reducida a elaborar un estudio de deficiencia de impermeabilidad de la Nacional II y la vía del tren en la Maresma, así como cuestiones que afectan a otras Administraciones, como puede ser la Junta de Aigües de la Generalitat. Ha desaparecido el tema del plan de protección y también la revisión del «Previmet» y la ejecución de ese plan de protección. Realmente, esta moción, en principio, debería haber venido acompañada —y se ha discutido esta mañana por la Mesa y portavoces— de un estudio económico, que es una de las razones por las que estas mociones deben ser admitidas, como regula la propia Cámara, y que no figuran en esta moción. Pero, puesto que ya ha sido admitida por la Mesa y estamos debatiéndola, yo pediría que en el futuro se tuviera en cuenta esta característica y estas circunstancias importantes.

Por tanto, la moción ha quedado realmente dividida en dos partes: una, realización de los estudios y, otra, la ejecución de obras y la entrega de ayudas. En cuanto a la realización de los estudios, nosotros no tenemos inconveniente alguno en que se haga un estudio sobre cuál era la situación hace unos meses, cómo se encuentra en los momentos actuales y qué es lo que tiene que hacerse en las fases sucesivas para poder lograr lo que las Administraciones públicas intentan en estos momentos.

En cuanto a los demás puntos, hay que tener en cuenta una cosa importante, y es que saben sus señorías que los asuntos referentes a obras hidráulicas fueron transferidos en su día a la Generalitat, excepto aquellas obras que fueron declaradas de interés general y que en estos momentos se encuentran en fase de realización. La demarcación de carreteras del Estado y la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes tienen en fase de realización varias infraestructuras importantes en esos lugares, dos de ellas en Masnou, alguna en Premià de Mar, cuatro en Vilassar, en Cabrera de Mar, en Cabrils; es decir, se están realizando en este momento directamente catorce actuaciones y otras que estaban incluidas en los Presupuestos anteriores que

afectaban a Montgat, Alella, Teiá, Mataró, Arenys de Munt, Arenys de Mar. Por tanto, las obras se están ya realizando para mejorar las diferentes cuencas que cruzan la Nacional II y la vía de ferrocarril, y que son algunas de las que hemos relacionado.

Creo que eso es lo que se nos pide: aprobar con carácter de urgencia un paquete de medidas, que ya se están aplicando por parte de la Generalitat y por parte del Estado, y parece obvio pedir algo que se viene realizando desde el primer momento. Además, aquí falta, repito, una valoración de todo lo que realmente se está solicitando, porque lo que no se puede hacer —y menos un Grupo como el nuestro, que está apoyando al Gobierno y que tiene una responsabilidad— es aprobar paquetes de medidas que van a tener, lógicamente, un reflejo económico y que aquí no figuran.

Por todo ello, vamos a votar que no a la mencionada moción.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Bris.

Turno de portavoces. Inicia el turno, por el Grupo Parlamentario Mixto, la Senadora Costa.

La señora COSTA SERRA: Gracias, señoría.

En primer lugar, manifiesto que la retirada de los tres puntos de nuestra moción no se ha hecho en el día de hoy ni antes de empezar esta sesión de la Comisión, sino que el escrito viene sellado con fecha 26 de febrero de 1997, y lamento que no haya llegado antes a la Comisión.

Por otra parte, usted dice, como representante del Grupo Parlamentario Popular, que no tendría problema alguno en apoyar que se hagan estos estudios, y, por tanto, no entendemos por qué no se puede apoyar esta moción, cuando, por otro lado, ya se están aplicando las medidas que nosotros estamos pidiendo, aunque, por otra parte, en el punto segundo, se habla de acelerar, en colaboración con la Junta de Aguas de la Generalitat, la adecuación de los pasos de torrentes y rieras por debajo de la Nacional II y de la vía del tren.

Y en cuanto al estudio económico, debo decir que esta moción fue aceptada por la Mesa, que en ningún momento requirió a esta Senadora para aportar el estudio económico, como se ha hecho en otros casos. Por tanto, no creo que ésta sea razón suficiente para que no se pueda aprobar esta moción. Resaltaría, además, el último punto, en el que con carácter de urgencia se pedía aprobar este paquete de medidas encaminadas a ayudar a los ayuntamientos y a los ciudadanos y a las ciudadanas que se vieron afectados por este aguacero.

Sólo me queda decir que lamento que no se reciba el apoyo del Grupo Parlamentario Popular.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senadora Costa.

En turno de portavoces, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la Senadora Pleguezuelos.

La señora PLEGUEZUELOS AGUILAR: Gracias, señor Presidente.

Intervengo para fijar la posición de mi Grupo, que va a ser de apoyo a esta moción porque entendemos que elaborar cualquier estudio de las deficiencias, en este caso, de impermeabilidad de la Nacional II y de la vía del tren, sin duda, no requiere de un estudio económico, porque de lo que se trata, en principio, es precisamente de ver qué deficiencias hay y cuál puede ser el coste de las mismas. Quizá no sea tanto así en la segunda parte.

De todas formas, entendemos que es importante que para cualquier catástrofe se reclame la coordinación de las Administraciones que tienen competencias, en este caso, de la Administración central y de la autonómica y, por tanto, cualquier estudio de urgencia y las correspondientes actuaciones que deban llevarse a cabo en catástrofes como la que ocurrió en el pasado año en esta zona o como las que posteriormente han ocurrido en otras, como Andalucía; es decir, que reclamen una serie de actuaciones por parte del Gobierno, que vemos que, una vez más, al menos, se retrasan en el tiempo.

Si es verdad, como decía el Senador Bris, que hay un paquete de medidas que ya se están aplicando, entonces, Senador, no hay inconveniente en aprobar lo que ya se está realizando. Lo que ocurre es que, una vez más, esta moción, como tantas otras, no verá la luz porque el Grupo Parlamentario Popular viene rechazando día tras día las mociones de cualquier otro grupo de la oposición.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senadora Pleguezuelos.

Por último, en el mismo turno, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Respecto de la retirada de los tres puntos —no es una situación de crítica lo que estamos exponiendo, señoría— quizás tenga fecha de 26 de febrero, pero yo acabo de recibir esa información en estos momentos y, repito, no es una cuestión para darle importancia puesto que se ha visto y se ha analizado lo que se retiraba y la moción se ha debatido en el otro sentido.

El estudio que solicita su señoría es algo en lo que nosotros no tenemos inconveniente porque se está haciendo. Todas las mociones se tienen que aprobar en su contexto, no podemos votarlas por separado, y eso nos lleva a no poder aprobar ese punto en el que nosotros estaríamos de acuerdo.

Respecto de los otros dos puntos, el segundo, que se ha mantenido, implica a otras Administraciones y no sabemos cuál será el grado de colaboración o la autonomía que éstas podrán tener en relación con la petición o la instancia que pueda hacerles un organismo del Estado como es la Cámara Alta.

Por lo que se refiere al tercer punto, para mí es muy importante puntualizar que ese paquete de medidas para ayudar a ciudadanos y a ayuntamientos, que se está llevando a cabo con la colaboración de la Generalitat y del Ministerio del Interior, realmente no se encuentra en estos momentos

evaluado, y no se nos puede decir qué es lo que ustedes pueden aprobar al decir que sí a esta moción. Creo que incurriríamos en una grave irresponsabilidad si dijéramos que sí a la misma con los planteamientos que se han presentado. Por lo tanto, vamos a seguir manteniendo nuestro criterio de votarla negativamente.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Bris.

Finalizado el debate, vamos a someter a votación la mencionada moción del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado; votos a favor, nueve; en contra, 12; abstenciones, una.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

El siguiente punto del orden del día, nombramiento de Ponencia, ya se ha comentado esta mañana al iniciar la sesión y se ha acordado que no hubiese Ponencia para las dos leyes que se han de debatir en Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las dieciséis horas y cuarenta y cinco minutos.