



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2000

VII Legislatura

Núm. 115

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 7

celebrada el martes, 28 de noviembre de 2000

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) a efectos de explicar la posición del Gobierno ante la anulación producida por parte de la Comisión Europea de los contratos de navegación de interés público que vinculan al Ministerio de Fomento con la compañía Trasmediterránea en las rutas declaradas de interés público; los contenidos que deben integrar el nuevo pliego de condiciones por el que se ha de regir el concurso público que deberá abrir el Ministerio de Fomento por indicación de la Comisión Europea; y la posición de la representación del Ministerio de Fomento en el Consejo de Administración de la compañía Trasmediterránea justificativa del proyecto de Ley sobre concesión de un crédito extraordinario, por importe de 15.560.625.000 pesetas, para compensar el déficit de la compañía «Trasmediterránea, Sociedad Anónima», correspondiente al ejercicio de 1997, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional y los ajustes por finalización del contrato regulador de los referidos servicios. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000158.)

3336

Se abre la sesión a las once y diez minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión de Infraestructuras del Congreso con la comparecencia del señor ministro de Fomento, don Francisco Álvarez-Cascos, para explicar la posición del Gobierno ante la anulación producida por parte de la Comisión Europea de los contratos de navegación de interés público que vinculan al Ministerio de Fomento con la compañía Trasmediterránea en las rutas declaradas de interés público; los contenidos que deben integrar el nuevo pliego de condiciones por el que se ha de regir el concurso público que deberá abrir el Ministerio de Fomento por indicación de la Comisión Europea; y la posición de la representación del Ministro de Fomento en el Consejo de Administración de la Compañía Trasmediterránea justificativa del proyecto de Ley sobre concesión de un crédito extraordinario, por importe de 15.560.625.000 pesetas, para compensar el déficit de la compañía «Trasmediterránea Sociedad Anónima», correspondiente al ejercicio de 1997, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional y los ajustes por finalización del contrato regulador de los referidos servicios.

Dicho esto, damos la palabra al ministro de Fomento, don Francisco Álvarez-Cascos.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Muchas gracias, señor presidente, señorías. Procuraré ordenar mi primera intervención siguiendo las consideraciones que el grupo solicitante de mi comparecencia realiza en la exposición de motivos de su iniciativa.

En primer lugar, haciendo referencia a la anulación producida por parte de la Comisión Europea de los contratos de navegación de interés público que vinculan al Ministerio de Fomento con la compañía Trasmediterránea en las rutas declaradas de interés público. Efectivamente, al finalizar el contrato anterior de la compañía Trasmediterránea, el Ministerio de Fomento inició en 1997 los trabajos de elaboración de un nuevo contrato para los servicios de cabotaje entre determinados puertos de la Península y territorios españoles no peninsulares. En este sentido, a principios de octubre, las autoridades españolas hicieron llegar a los servicios de la Comisión una copia de las prescripciones administrativas y técnicas que regirían la contratación y ejecución de los servicios de líneas de interés público en nueve itinerarios. Los servicios de la Comisión, a su vez, enviaron una serie de preguntas a las autoridades españolas en solicitud de aclaración de determinados extremos del contrato, celebrándose diversas reuniones en Bruselas en octubre del citado año a fin de debatir determinados puntos del proyecto.

El 17 de diciembre de 1997 se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» una resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se convocaba la contratación de servicios de líneas de interés público, y en forma resumida, el periódico «Lloyd's List», de 23 de diciembre de 1997, publicó la misma convocatoria. El plazo de licitación era de trece días y el presupuesto base de licitación de 6.600 millones de pesetas. La convocatoria se hacía al amparo de lo establecido en los artículos 72 y 79, es decir, tramitación urgente prevista en la Ley de 1995, de Contratos de las Administraciones Públicas.

Como consecuencia de este procedimiento, el 26 de enero de 1998 se firmó el contrato con el adjudicatario seleccionado, es decir, con Trasmediterránea, por un precio de 5.634 millones de pesetas por seis años—950 millones de pesetas al año— para la prestación de servicios de transporte marítimo regular de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje en diez itinerarios, nueve compensados y uno no, Algeciras-Ceuta. La prestación de esta línea se hizo exclusivamente para obtener criterios de calidad sin compensación alguna. Las características principales del contrato fueron las siguientes. Como ya he dicho, es la prestación de servicios de transporte marítimo regular de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje entre Barcelona, Valencia y Baleares; entre Cádiz y las islas Canarias; entre Almería, Málaga y Melilla; y entre Algeciras y Ceuta.

En el contrato se establece una serie de obligaciones de servicio público para garantizar la prestación de estos servicios en condiciones adecuadas de regularidad, continuidad, capacidad, calidad y precio. Se estableció la compensación económica que comenzaba en 1998 por la cuantía que he citado, con un carácter global por parte del contrato. Es decir, para todos los itinerarios antes citados. Sin embargo, esto nunca implicó exclusividad en los itinerarios, que estarían abiertos a otros operadores, los cuales tendrían que cumplir una serie de condiciones objetivas, a fin de ser autorizados. La Administración no tendría obligación de compensar a los nuevos operadores de línea cuando la autorización administrativa se otorgase en los términos solicitados. Estas condiciones quedan recogidas como obligaciones de servicio público. El contrato tenía una duración de seis años. Dicho plazo podría ser prorrogado durante dos años si, al menos, en cinco líneas no aparecía una oferta paralela en términos comerciales. Y además, excepcionalmente, la Administración, previa comunicación a la Comisión Europea y por circunstancias sobrevenidas de interés público, podía autorizar una prórroga que, en ningún caso, debía de exceder de los dos años. Esta convocatoria fue impugnada ante la Audiencia Nacional el 23 de diciembre de 1997 y denunciada ante la Comisión Europea el 8 de enero de 1998 por varios motivos, fundamentalmente por deficiente publicidad en su licitación.

La Audiencia Nacional, en sentencia de 11 de abril de 2000, desestima el recurso contencioso-administrativo y declara la convocatoria ajustada a Derecho. La Comisión Europea, tras múltiples negociaciones, dicta una decisión con fecha 10 de agosto de 2000 en la que señala que el contrato constituye una ayuda estatal otorgada incorrectamente, si bien puede autorizarse siempre y cuando finalice antes del 26 de julio de 2001. En su decisión de 10 de agosto, la Comisión concluye que España ejecutó ilegalmente una ayuda estatal a favor de la compañía Trasmediterránea, contraria al apartado 3 del artículo 88 del Tratado. En opinión de la Comisión, el plazo de la licitación realizada por la Administración española es considerado muy escaso por parte de la Administración europea, pese a que esta reducción de plazos está basada en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. La Comisión entendía que la licitación de un contrato global —nueve líneas más una no compensada— iba en contra de la libre competencia, toda vez que era muy difícil que una compañía distinta de Trasmediterránea hiciese una oferta tal y como se exigía en el contrato. Por el contrario, si la licitación hubiera sido línea a línea habría podido existir más competencia, ya que determinadas compañías podrían haber optado a alguna de ellas. La Administración española argumentó que la oferta del paquete global respondía a criterios económicos, ya que en los cálculos iniciales discutidos con la Comisión durante el proceso de elaboración del contrato se había puesto de manifiesto que el coste del contrato línea a línea suponía una cantidad de 9.600 millones de pesetas al año, en tanto que por fachadas la cuantía era de 3.020 millones de pesetas al año, y globalmente era de 1.500 millones de pesetas al año. Posteriormente, el contrato global se cuantificó en 1.100 millones de pesetas al año, claramente inferior a las otras alternativas.

El período de duración del contrato —seis años, más dos, más dos— resultaba a juicio de la Comisión considerablemente largo, ya que las directrices comunitarias en materia de ayuda al transporte marítimo hablan de un plazo razonable que, en principio, no debiera superar cinco años. Sin embargo, considera que el contrato constituye una compensación que puede autorizarse de conformidad con el apartado 2 del artículo 86 del Tratado, dado que la ayuda a Trasmediterránea coincide con los costes adicionales en los que incurrió la compañía, por lo que puede afirmarse que no ha afectado al desarrollo de los intercambios en forma tal que sea contraria al interés comunitario. Por ello, la resolución, la decisión de la Comisión Europea autoriza como ayuda el contrato, estableciendo que finalizará antes del 26 de julio de 2001, minimizándose el riesgo de efectos negativos sobre el comercio y la competencia y señalando que todo sucesor en el contrato deberá respetar los requisitos comunitarios aplicables.

Como consecuencia de esta decisión, y entro ya a contestar la segunda cuestión —los contenidos que

deben integrar el nuevo pliego de condiciones por el que se ha de regir el concurso público que en los primeros meses del próximo año deberá abrir el Ministerio de Fomento por indicación de la Comisión Europea, y a efectos de garantizar la prestación de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en las rutas declaradas de interés público en el Estado español—, puedo decirles que, partiendo de lo que acabo de subrayar, que los servicios de transporte marítimo en esas rutas están garantizados por el vigente contrato hasta el 26 de julio de 2001, el Ministerio de Fomento está en estos momentos trabajando en la dirección indicada por la Comisión Europea en su decisión de 10 de agosto de 2000, a fin de elaborar el marco normativo adecuado, para lo cual además entablaremos conversaciones lo antes posible con los sectores interesados, para posteriormente, y antes de la convocatoria del concurso, celebrar consulta con la Comisión Europea.

En tercer lugar, el grupo solicitante se interesa por la posición del Ministerio de Fomento en el Consejo de Administración de Trasmediterránea, justificativa de los contenidos reflejados en el proyecto de Ley remitido por el Consejo de Ministros a las Cortes el pasado 8 de septiembre de un crédito extraordinario por valor de 15.560 millones de pesetas para compensar el déficit de dicha empresa, correspondiente al ejercicio de 1997, por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional, así como los ajustes por finalización del contrato regulador de aquellos servicios.

Como consecuencia de la expiración del contrato anterior, era necesario realizar los cálculos correspondientes a la última anualidad que debían ser objeto de pago por determinados conceptos. Conceptos que yo —por lo que luego volveré a decir— agrupo en dos tipos de apartados: el primer grupo comprendería los siguientes conceptos: fondo extraordinario de reparaciones, intereses de crédito naval y asimilados con vencimiento posterior a 31 de diciembre de 1997, coste de seguros de flota, provisiones de clientes morosos, premios de jubilación, coste de reestructuración de plantilla e impuesto especial de combustible de la Comunidad canaria. A su vez hay otro grupo que Trasmediterránea deseaba que se incorporara como obligaciones de pago por los siguientes conceptos: capitales invertidos en la adquisición de buques pendientes de recuperar por la compañía, capitales invertidos en la mejora de buques pendientes de recuperar por la compañía para el adecuado cumplimiento del contrato e intereses de demora en el cobro de la cuenta del Estado.

El Ministerio de Fomento elaboró un informe sobre dichas peticiones de Trasmediterránea, a tenor de los conceptos susceptibles de ser incorporados a la cuenta del Estado del ejercicio 1997, y consideró que deberían de entrar aquellos que figuraban en el primer grupo que acabo de citarles. Por el contrario, los conceptos corres-

pondientes al segundo grupo, a estos tres últimos enunciados que acabo de realizar, y cuya valoración por la compañía oscilaba en torno a 26.000 millones de pesetas, fueron desestimados por el Ministerio de Fomento por entender que deberían ser asumidos por ésta. El Ministerio de Fomento, en el informe ya reseñado de 25 de marzo de 1998, renunciaba a establecer cuantías, por entender que ello era labor de la Intervención General de la Administración del Estado, limitándose a aceptar, con matices, determinados conceptos. En este sentido, aceptó los conceptos que yo acabo de citarles como objeto de satisfacción a la compañía para la finalización del contrato, y que fueron traducidos por la Intervención General de la Administración del Estado a la cifra de 5.940 millones de pesetas, bajo la rúbrica de resultados de ajustes por fin de contrato, tal y como figura en el importe remitido en el citado proyecto de Ley.

La cuenta del Estado de la compañía Trasmediterránea de 1997 y los ajustes por fin de contrato fueron fiscalizados por la Intervención General de la Administración del Estado mediante informe de control financiero, en uso de las atribuciones del artículo 17 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria. Con fecha 24 de marzo de 1999 el interventor general de la Administración del Estado remitió a la Dirección General de Marina Mercante el informe definitivo de control financiero, en cuyas conclusiones se establece que el resultado de la cuenta a 31 de diciembre de 1997 es el siguiente: resultado de la cuenta de inversión: 9.482 millones de pesetas; resultado de la cuenta de explotación: 137 millones de pesetas; cuenta del ejercicio 1997: 9.620 millones de pesetas; resultado de los ajustes por fin de contrato: 5.940 millones de pesetas; resultado total: 15.560 millones de pesetas para el año 1997.

Con fecha 7 de abril de 1999, la Oficina Presupuestaria del Departamento remitió a la Dirección General de Presupuestos del Ministerio de Economía y Hacienda el expediente de solicitud del crédito extraordinario por el importe citado. El Consejo de Estado informó favorablemente la tramitación del proyecto de Ley de crédito extraordinario el 25 de noviembre de 1999. El Ministerio de Fomento solicitó el 14 de enero de 2000 la concesión de un anticipo de tesorería, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, el cual fue concedido por Consejo de Ministros en su reunión del 4 de febrero de 2000. El objeto de dicho anticipo era compensar el déficit de la compañía Trasmediterránea del ejercicio 1997 por la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional y los ajustes por finalización del contrato regulador de los referidos servicios. La compañía Trasmediterránea percibió en el mes de abril del presente ejercicio los 15.560 millones de pesetas, mediante libramiento del Tesoro Público, y el proyecto de Ley de crédito extraordinario, saben

ustedes que actualmente se está tramitando en las Cortes Generales, y que si se aprueba servirá para la cancelación contable del citado anticipo de tesorería.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Habiendo sido solicitada la comparecencia por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Recordarán sus señorías que en la comparecencia del ministro de Fomento ante esta Comisión en los últimos días del mes de junio pasado, el señor ministro ofreció la posibilidad de celebrar una comparecencia mensual sobre temas específicos y monográficos del ámbito competencial de su Departamento.

Queremos entender que esta comparecencia, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, a efectos de analizar tres aspectos concretos, viene a constituir la primera de una serie de comparecencias monográficas a lo largo de todos los meses de la presente legislatura, hecho que estimamos positivo. Quisiera indicarle al señor ministro que ésta es una Comisión en la que no solamente las infraestructuras han de ser objeto de análisis de la misma, sino también, como es obvio, los servicios públicos, los servicios vinculados al transporte en sus distintas modalidades, que justifican las infraestructuras y que justifican las inversiones en las mismas.

Desde esa óptica, y en el tema monográfico que hoy nos ocupa, quisiéramos poner de manifiesto que esta petición de comparecencia se enmarca en lo que ha sido norma de trabajo parlamentario por parte del Grupo Parlamentario Socialista desde que el Partido Popular ostenta responsabilidades de gobierno. Es decir, en la pasada y en la presente legislatura. Y en ese sentido, las rutas marítimas de interés público, ¡qué duda cabe que no presentan interés global teóricamente para todo el Estado español!; es decir, las rutas de interés público definidas por el Ministerio de Fomento afectan esencialmente a los archipiélagos balear y canario, a las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla y a aquellas ciudades situadas en el litoral peninsular español. Este hecho de que aparentemente represente un aspecto sectorial para unas determinadas zonas del Estado español no le resta en absoluto importancia, porque tiene una importancia excepcional el tráfico de pasajeros y mercancías en el Estrecho, es decir, la ruta Algeciras-Ceuta o las rutas Almería-Nador, o cualquier otra ruta desde cualquier otro punto más próximo del Mediterráneo español, como puede ser Alicante con cualquier otro punto del Mediterráneo ya en las zonas del Magreb. Los tráficos con los archipiélagos tienen importancia de Estado. Desde esa óptica me va a permitir que, lo más rápidamente posible, haga al señor ministro una serie de consideraciones que marca precisamente, ya que hablamos en términos marinos, la

ruta parlamentaria que este grupo ha seguido en estas materias.

En el «Boletín del Congreso de los Diputados» de 17 de septiembre de 1996 se publicó una proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre la necesidad de delimitar líneas marítimas de interés social en el Estado español. De lo que es una larga exposición de motivos extraigo algunos comentarios contenidos en ella. Decíamos en ese texto que la explotación del transporte marítimo en régimen de cabotaje entre la Península y las islas, entre otras líneas, ha sido desarrollada en España tradicionalmente mediante la figura del contrato de servicio público, a través de concesión, articulado sobre unas bases y unos requisitos a partir de los que, y por el procedimiento de libre concurrencia, licitaban las empresas interesadas, a cada una de las cuales la Administración Pública adjudicaba el servicio. Como consecuencia de esos contenidos, planteábamos una resolución, que se aprobó por unanimidad —repito por unanimidad, consiguientemente es un mandato moral, imperativo, fuerte al Gobierno— y que fue publicada en el Boletín del 11 de octubre de 1996: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que en el plazo más breve posible presente ante la Cámara la norma mediante la cual se definan las líneas marítimas de interés social y de interés del Estado, con especial atención al tráfico interinsular en las comunidades archipelágicas, así como los criterios que impregnarán los pertinentes concursos públicos mediante los cuales se garantice, por parte del Estado, la prestación de los servicios que hasta el momento vienen siendo atendidos por la compañía Trasmediterránea y que, teniendo en cuenta las políticas de liberalización del tráfico marítimo, permitan el mantenimiento de servicios públicos del Estado con el necesario nivel que exige la norma comunitaria. Es decir, señorías, el 11 de octubre de 1996, y lo reitero, se aprobó una resolución bastante sólida en sus contenidos, por cuanto sintetiza la problemática planteada en esos momentos. Por un lado avanzaba en las políticas de liberalización del cabotaje marítimo; por otro, se acercaba para una compañía específica, la compañía Trasmediterránea, que gozaba o venía disfrutando de un contrato programa que duraría veinte años, si no se prorrogaba, y que terminaría a finales del año 1997, que era la compañía que tenía adjudicada por parte del Estado la prestación de esos servicios públicos; y por último, la implementación de esas políticas de liberalización iba a inviabilizar un nuevo contrato programa y requería, en consecuencia, que el Gobierno abriese un concurso —insisto— abierto a la libre competencia.

Un año después, el 20 de septiembre de 1997, en el «Boletín Oficial del Estado» se publica el Real Decreto 1466, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, que en cuanto a su objeto dice en su artículo 1: el Real Decreto tiene por objeto

determinar las navegaciones que deben considerarse de interés público en virtud de lo dispuesto en el artículo 74 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y se refiere naturalmente a otros muchos conceptos a los que no nos vamos a referir. Sin embargo, presenta una serie de requisitos por los que el Gobierno, mediante el Real Decreto-ley 19/1997, de 14 de noviembre, o sea, un mes después, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 15 de noviembre, y que autoriza compromisos presupuestarios plurianuales derivados de contratos de navegación de interés público, intenta dar un mecanismo que permita saltar un precepto encorsetador que la Ley General Presupuestaria tiene establecido y que imposibilitaba en más de cuatro años dar créditos plurianuales para la concesión de servicios que debían ser relativamente diferidos en el tiempo. En el debate de ese Real Decreto-ley, el interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista en el Pleno del Congreso de los Diputados, este diputado que les habla en estos instantes, ya alertaba al Gobierno —insisto, en el debate de convalidación de ese Real Decreto-ley— de las dificultades en las que se iba a meter el Ministerio de Fomento al adoptar una ruta equivocada —y sigo con la terminología marítima—; estaba adoptando una ruta equivocada que le llevaría a una situación de debilitamiento ante la Comisión Europea, porque estaba violentando normativa comunitaria, como bien ha recogido el ministro de Fomento.

Allí entre otras cosas, en esa intervención el 11 de diciembre de 1997, repito, en la convalidación del Real Decreto-ley, al marcar el Grupo Parlamentario Socialista su posición, decíamos: a pesar de ello, el Gobierno no solamente no ha traído en el plazo más breve posible una norma en la que se definan las líneas marítimas de interés social y de interés del Estado, sino que se ha metido en un mecanismo procedimental que el Grupo Parlamentario Socialista considera absolutamente equivocado y con graves riesgos como consecuencia de los pertinentes recursos que los interesados puedan en un futuro promover. Criticábamos, en consecuencia, que en ese Real Decreto-ley no se trajeran los criterios que impregnarían el posterior concurso público de acuerdo con la resolución de finales del año 1996, fuesen conocidos por el Congreso de los Diputados, que se había aprobado por unanimidad y que además se violentaba normativa comunitaria.

Y decíamos también: entendemos que, concretamente, el capítulo tercero, en su artículo 21, navegaciones de interés público garantizaba por contrato, y en el artículo 22, contratos de navegación de interés público, requiere un tratamiento de rango de Ley que no se produjo con posterioridad. Comentábamos que una de las normativas más singulares recogida en el órgano de vigilancia de la Asociación Europea de Libre Comercio, que había dictado muy pocas fechas antes unas directrices que se incorporarán a mandatos comunitarios, era sobre directrices vinculadas a la ayuda al

transporte marítimo, y que éstas quedaban violentadas por la resolución de la convocatoria que el Gobierno pretendía sacar. De ahí que nosotros le dijéramos al Gobierno: reconduzcan una línea equivocada. No se recondujo, y el 17 de diciembre de 1997 (permítame, señor ministro, porque yo creo que es bueno analizar errores cometidos, y por eso la importancia de su comparecencia, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, y las conclusiones a las que podríamos llegar), la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento abrió un concurso público que, en efecto, se publicó, como usted dijo hace un instante, en el «Boletín Oficial del Estado», y también en el boletín de las Comunidades Europeas, pero un concurso que se publicó el 17 de diciembre y se cerraría el 30 de diciembre, dando trece días naturales, entre los que se encontraban los días 24, 25, 30 y 31, en fin, fechas de todos conocidas con pocas posibilidades de maniobra. Y se hizo un pliego de condiciones como traje a medida a la compañía Trasmediterránea. Compañía a la que nosotros creemos que es fundamental potenciar. Esto tiene que quedar muy claro. Compañía que es fundamental, repito, potenciar, porque es una compañía que habiendo estado en situación de quiebra, y que en el año 1977 fue intervenida por el Estado en aquella etapa de transición política, disfrutó durante veinte años de un contrato programa, como he dicho, pero que en 1997 se encontraba con una flota moderna, cubriendo una serie de rutas y jugando un papel de Estado importante. Porque, señor ministro, todavía tengo la impresión de que no se ha producido, por ejemplo, un acuerdo con el Ministerio de Defensa. Ante situación de emergencia nacional, es la única compañía que está en condiciones de ponerse al servicio del Ministerio de Defensa para transportar tropas y unidades rodadas, porque se requiere que las rampas, y las características tecnológicas del barco estén diseñadas para poder ser útiles en esas situaciones de emergencia, como ha ocurrido en otros momentos. Hoy se encuentra el Ministerio de Defensa con que no hay una compañía dedicada al transporte de mercancías o de pasajeros de la que poder echar mano en un momento de emergencia, porque los buques nuevos que la compañía está encargando no reúnen esos requisitos. Pero eso es una componente colateral, una componente colateral que no es el aspecto básico que hoy nos mueve.

Señor ministro, en efecto, después de trece días de licitación, se presentó una sola compañía, a la que se le hizo un traje a medida y se le adjudicó, pero violentando lo que decía toda la normativa comunitaria. Luego estaba claro que la Comisión Europea, de oficio o a instancia de parte, intervendría, como ha intervenido, y si bien es cierto que aún no ha emitido la resolución, el hecho es que a mediados del año próximo, en el mes de julio de 2001, el Gobierno tendrá que abrir un nuevo concurso. Y claro, ya alertábamos al Gobierno en su momento, y aquí tengo el «Diario Oficial de las Comu-

nidades Europeas», la resolución del órgano de vigilancia de la Asociación Europea de Libre Comercio, de la decisión del órgano correspondiente sobre la decimo-primer modificación de las normas procesales y sustantivas en el ámbito de las ayudas de Estado, donde modifica determinadas directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, y dice, en el apartado 24,a)-9, punto tercero: en su evaluación de los contratos sobre el servicio público, el órgano de vigilancia suele considerar que el reembolso de las pérdidas de explotación directamente derivadas del cumplimiento de determinadas obligaciones del servicio público no constituyen ayuda estatal a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 61 del acuerdo. Por consiguiente, para que los contratos de servicios públicos sean compatibles con el acuerdo, y no constituyan ayuda de Estado, el órgano de vigilancia cuenta con que se recurra a licitaciones públicas, ya que la elaboración y aplicación de estos regímenes ha de ser transparente y no ha de impedir la competencia. (Cosa que ocurrió en la convocatoria que hizo el Ministerio de Fomento a finales del año 1997.) Y continúa diciendo: la duración de los contratos en servicios públicos deben limitarse a un plazo razonable, que en principio no deberá superar cinco años —como dijo usted muy bien—, pero claro, la convocatoria era para seis años y posteriormente dos y dos más prorrogables, ya que con contratos mucho más largos existe el peligro de crear un monopolio. Al expirar el contrato deberán ser objeto de una nueva licitación, de conformidad con el procedimiento descrito anteriormente y así sucesivamente. Es decir, señor ministro, la realidad es que nosotros no tenemos la satisfacción, pero sí nos avala la coherencia parlamentaria de que durante cuatro años, en sucesivas intervenciones parlamentarias, hemos alertado noblemente al Gobierno, dejándolo claro en el «Diario de Sesiones», tanto en Comisión como en el Pleno, pero el Gobierno no estimó que no debía recibir en positivo los planteamientos que el Grupo Parlamentario socialista le hacía. De ahí que hiciera la convocatoria, y de ahí que la Comisión Europea haya dado un varapalo al Gobierno español.

Esto ya ha pasado. Pero creía yo que debía ser importante a efectos de marcar una ruta nueva de trabajo. Señor ministro, encontrará en el Grupo Parlamentario Socialista la sensibilidad suficiente, si así se estima oportuno, para que —y ya me estoy refiriendo al segundo aspecto de la motivación de la convocatoria— en las nuevas bases se tenga muy claramente la importancia que una compañía de éstas tiene en los tráficos Canarias-Península; Baleares-litoral del Mediterráneo peninsular, en el tráfico del Estrecho, en el tráfico con el Magreb, que es auténtica política de Estado. Pero eso ha de hacerse compatible con los preceptos que ya ha marcado claramente la Comisión Europea. De ahí que tengamos abiertas muchas posibilidades de debate, que esperemos que en algún momento se celebre antes de

que salga la convocatoria. Es decir, ¿saldrán línea a línea en un futuro, como recomienda aparentemente la Comisión Europea?, ¿o por paquetes de líneas según las zonas geográficas a las que vayan a servir y según nuevos cometidos que el Gobierno quiera encomendarles? De ahí que desde este Grupo Parlamentario pidamos información para conocer la línea directriz que el Gobierno va a seguir en este aspecto.

El tercer motivo de esta petición de comparecencia es conocer la posición que el Ministerio de Fomento específicamente tiene ante la tramitación del proyecto de Ley de crédito extraordinario de 15.000 y pico millones de pesetas que se encuentra en el Congreso de los Diputados en este momento y cuya tramitación terminará en Comisión de Presupuestos y Pleno dentro de muy pocas fechas, probablemente a lo largo de este mes de diciembre. Señor ministro, nos tomamos la libertad de hacerle la reflexión en positivo, como se lo dijimos al anterior ministro de Fomento, con resultado nulo. Es la siguiente: de las dos componentes de que constan cuantitativamente este crédito extraordinario, no ponemos en tela de juicio, la primera parte, es decir, hay que cumplir el contrato programa en lo que se refiere a las aportaciones que el Estado debe dar como consecuencia de la prestación del servicio del año 1997, que fue el último año de duración del contrato programa. Ahora bien, mucho nos tememos, por el análisis que este Grupo Parlamentario ha hecho, que la segunda componente, la componente de la llamada eufemísticamente —y digo eufemísticamente porque no está recogido en el contrato programa que se firmó en el 1977, que fue un acierto de aquel Gobierno en las comunicaciones marítimas— no va a tener luz verde por parte de la Unión Europea respecto a la cuantía que se le aportará a la compañía Trasmediterránea como consecuencia de lo que —repito— eufemísticamente se denomina liquidación del contrato programa.

Tengo en mis manos un largo informe que, como es obvio, no voy a leer en sus contenidos, pero sí que voy a hacerle algunas reflexiones en el sentido siguiente. La compañía Trasmediterránea en los últimos años viene debilitando notablemente la capacidad del transporte marítimo, por ejemplo, dentro de las rutas interinsulares en la comunidad canaria. En las rutas interinsulares de la comunidad canaria nos encontramos, en primer lugar, con que las embarcaciones de alta velocidad clásicas como el «jet-foil» que transporta exclusivamente pasajeros, están disminuyendo alarmantemente el número de frecuencia y, consiguientemente, está debilitando las características de ese servicio público. Es un hecho constatable. No es probablemente este el foro, para hacer el análisis ruta tras ruta porque el Gobierno de Canarias tiene transferidas competencias al respecto. Se ha debilitado, por cuanto ha retirado un «ferry» mixto pasajeros y carga rodada, con la isla de La Palma y con la isla de El Hierro. No ha sido sustituido un buque de casi cuarenta años, el conocido

«Villa de Agaete», y tengo que defender aquí no ya como portavoz de este grupo, sino como diputado por la provincia de Santa Cruz de Tenerife, a los 5.000 ciudadanos que residen en la isla de El Hierro, a los que se les ha retirado el único medio de comunicación que la compañía Trasmediterránea aportaba como empresa de titularidad pública a la comunicación con las restantes islas. Y tengo que defender también a la colectividad de los ciudadanos que residen en Canarias, ya que el 95 por ciento de la carga que entra y sale de las mercancías para el consumo directo en esa comunidad está siendo debilitado por cuanto que el número de embarcaciones ha disminuido también la carga. Entenderán que conozco esas embarcaciones por mi antigua condición de profesor de escuela de náutica y porque es un mundo en el que me he movido, obviamente, y tengo la responsabilidad institucional de hacer llegar este mensaje.

Tampoco, señor ministro, se le escapa que la importancia del transporte, del tráfico con el Magreb es excepcional. No es responsabilidad de la compañía Trasmediterránea, porque la compañía Trasmediterránea depende de la SEPA, y hoy del Ministerio de Hacienda, pero la cantidad de accidentes que han ocurrido últimamente y que serán objeto, esperamos, de análisis sobre el tráfico en el Estrecho nos habla de que algo está pasando. ¿Que está ocurriendo? Que disminuye el número de tripulantes, disminuye en consecuencia la seguridad y ha aumentado el número de accidentes. Esos son datos que están ahí y requieren una actuación gubernamental.

Nuestra preocupación con esta liquidación del contrato programa, señor ministro, se la hacemos llegar a usted y debe quedar muy claro que sabemos dónde se residencian las responsabilidades. Insisto: ¿el Ministerio de Fomento qué responsabilidad tiene sobre la compañía Trasmediterránea? Bueno, tiene un representante en el Consejo de Administración de la compañía, un representante del Ministerio de Fomento, o quizá alguno más, puede ser que haya más de uno, no solamente el director general de Marina Mercante, y que consiguientemente tiene que marcar posición en representación de quien represente, que es el Ministerio de Fomento, y tiene también la capacidad normativa de la Dirección General de Marina Mercante y de la Subsecretaría del Ministerio, a efectos de establecer las inspecciones y las capacidades según el número de ruta. Pero la gestión de la compañía no es competencia, sin duda alguna, del Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, por favor. Le ruego abrevie.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Un solo minuto.

Señor ministro, en esta liquidación del contrato programa, nosotros afirmamos con preocupación —y queda obviamente en el «Diario de Sesiones»— que se está enmascarando una muy mala gestión de los últi-

mos años en la compañía Trasmediterránea, imputable a las discrepancias potentes que hubo entre quien presidió la compañía y los responsables gubernamentales de la misma.

Esperemos no tener que profundizar en otra sesión, porque habrá que analizar las características del contrato de arrendamiento del nuevo edificio en el que se ubica la compañía, y las características de la venta del anterior edificio. Hay, desde nuestra óptica, fíjese usted, voy a decir simplemente anomalías procedimentales en la compañía que se quieren enmascarar en lo que —reitero— eufemísticamente se está denominando liquidación del contrato programa, que la Comisión Europea, mucho nos tememos, va a considerar como ayudas de Estado y no va a autorizar, y es responsabilidad de este Grupo Parlamentario, en su labor de control del Gobierno, alertar al Gobierno, como lo hicimos hace unos años, y la Comisión Europea terminó dándole el varapalo al Gobierno, sobre el contenido de esa segunda componente de la liquidación del contrato programa.

Queda claro, y con ello termino, señor presidente, que nosotros creemos que hay una obligación, en efecto: pagar la prestación y los compromisos que el Gobierno tiene respecto al ejercicio de 1997, en cuanto a las características de las prestaciones de aquellos servicios. Pero ¡ojo! con esa segunda componente de 6.000 millones de pesetas, que estimamos traerá consigo debate de futuro, si el Gobierno no reconduce su posición.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir?

Tiene la palabra el señor Sedó, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDÓ I MARSAL**: En primer lugar, una cuestión previa a mi intervención. Señor presidente, quisiera hacerle una consulta previa: ¿habrá un segundo turno de intervención?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, eso se lo debía preguntar usted al señor Segura, que ha consumido un tiempo extraordinariamente largo y nos ha dejado a todos...

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, yo quería decirle esto porque preferiría hacer una breve intervención cuando sepa toda la respuesta. Por eso, si hay un segundo turno, lo haría brevemente en el segundo turno.

El señor **PRESIDENTE**: Usted sabe que suelo llevar la Comisión con una mano de hierro extraordinaria, pero en este caso emplearemos el guante de seda, y probablemente a todos, menos al señor Segura, les daremos un segundo turno.

Tiene usted la palabra, señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: ¿Entonces, no habrá segundo turno?

El señor **PRESIDENTE**: Habrá un brevísimo segundo turno.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Intervendré en el segundo turno, si me lo permite.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Sedó. Tiene la palabra don Paulino Rivero, por el Grupo de Coalición Canaria.

El señor **RIVERO BAUTE**: He escuchado atentamente las explicaciones que ha dado en su breve intervención inicial el señor ministro, así como los importantes datos que ha aportado el señor Segura y que son una continuación de distintas iniciativas que ha venido presentado a lo largo de los últimos años. Hay que reconocerle ese esfuerzo para hacer un seguimiento de todos los temas relacionados fundamentalmente con las comunicaciones, con el transporte. Sin embargo, creo que estamos en una fase donde nos encontramos a punto de consolidar todo un proceso que se inició hace cinco o seis años, un proceso novedoso en Europa, un proceso fundamentalmente novedoso en el Estado español, que era acabar con los monopolios y que era entrar en la línea de la liberalización del transporte, que era en la línea de la privatización, que era en la línea de fomentar la competencia con el único objetivo de mejorar la calidad del servicio y con el objetivo de abaratar precios.

En ese escenario, desde luego novedoso de transición, un espacio de transición, un elemento clave era todo el proceso a seguir con las distintas empresas públicas que entraban en un proceso de adaptación al nuevo escenario para ponerlas en condiciones de poder competir en igualdad de condiciones con las empresas privadas en nuestro nuevo escenario. En ese espacio novedoso del fomento de la competencia con esos objetivos a que antes hacía referencia de mejorar precios y de mejorar servicios, también hay que valorar como un dato importantísimo los mecanismos utilizados por las autoridades europeas, por la Unión Europea, para proteger aquellas zonas del territorio en las que, dada su fragilidad en materia de telecomunicaciones, en materia de comunicaciones, en materia de transporte, fundamentalmente por su situación de lejanía, por su escaso mercado, por la fragmentación del mismo, no estaba garantizada la libre competencia, ya que todo este nuevo escenario que tiene esos objetivos de mejora de calidad y precio, en algunas zonas es todo lo contrario. La pérdida de monopolios públicos y la posible entrada o caída en un monopolio privado podría ser muy perjudicial para esas zonas, que lo único que iba a conseguir es todo lo contrario: peores servicios, dado que no tenemos el control público de los mismos, y precios más caros.

Para eso la Unión Europea diseña lo que son las obligaciones de servicio público, que en un primer momento tanto cuesta entender en los respectivos Estados miembros de la propia Unión, y en España en particular, donde al Gobierno, en un primer momento, eso de hacer diferencias, proteger el mercado en determinadas zonas del territorio, le costó mucho tiempo, muchos esfuerzos, muchas iniciativas parlamentarias, aunque afortunadamente, a lo largo de la pasada legislatura, a mediados de la legislatura quedó plasmado en lo que fue la Ley de acompañamiento, y la protección de esa zona, tanto en el transporte aéreo como en el marítimo, quedó reflejada con la declaración de obligación de servicio público. Nosotros no estamos tan interesados en estos momentos en mirar hacia atrás, porque somos conscientes de que en ese escenario de transición novedoso todas las cosas no podían hacerse de una forma perfecta, sincronizada, siempre y cuando no hubiera mala intención en el proceso y, por lo tanto, las irregularidades, siendo importantes, para nosotros no es lo que más nos interesa en estos momentos. Podemos entender incluso las razones de tipo económico esgrimidas por el señor ministro, en el sentido de que en lugar de sacar el concurso línea a línea, se sacaran globalmente las nueve líneas en razón de abaratar costos. Podíamos entender, haciendo un esfuerzo, que hay, vamos a llamarlo, un cierto trato de favor a la compañía Trasmediterránea en todo el proceso de privatización en el que está inmersa esta compañía para que se ponga también en condiciones de entrar en competencia. Si tenemos en cuenta el espacio con el que se hace el concurso, y que estamos a unos meses de un nuevo concurso, haciendo un esfuerzo, se podría hasta entender esos errores, los errores cometidos desde el punto de vista administrativo, siempre que nos sirvan para marcar las pautas del nuevo escenario que se abre con las nuevas bases para el nuevo pliego de condiciones.

Ahí es donde yo quería centrar mi intervención dos minutos, para decir que, en principio, dentro de la línea de disponibilidad, de escuchar, de dialogar, de comparecer ante esta Comisión que tiene el señor Álvarez Cascos, espero que eso sea así y se concrete en hechos. Vamos a tener la oportunidad de que todas esas palabras se concreten en hechos, porque hoy ha vuelto a expresar ante esta Comisión una cosa que me parece importantísima y muy positiva: que antes de aprobar el pliego de condiciones, las bases de ese concurso, se escuche a los implicados y se consulte a la Comisión Europea, como no podía ser de otra manera, para que las bases aprobadas puedan tener todas las bendiciones y no puedan ser recurridas en su momento. Me parece acertado. Sin embargo, lo más importante es que en esas bases, en ese nuevo pliego, se tengan en cuenta algunas cuestiones que sirvan de verdad para proteger esas zonas frágiles del Estado español que en estos momentos la legislación prevé. En ese sentido, como no puede ser de otra manera, por su condición de terri-

torio alejado y fragmentado y de escaso mercado, como es Canarias, es una zona a proteger. Nos gustaría que en esas bases se contemple la ampliación de las líneas, que volvamos a lo que era tradicionalmente una línea entre Canarias-Cádiz-Alicante-Barcelona, y no quedar en estos momentos atrincherados a lo que es la línea Canarias-Cádiz.

Nos gustaría, si hay sensibilidad para entender este asunto, que se pasara a ampliar las frecuencias. En estos momentos es prácticamente inasumible que en estos momentos tengamos tres días a la semana el barco con Canarias. La frecuencia es tres días a la semana el barco con Canarias. Para que esa sensibilidad se concretara en hechos nos gustaría que se fijara, en ese marco que permiten las obligaciones del servicio público, el tipo de barcos que se van a emplear, las compañías autorizadas y los precios máximos, para garantizar efectivamente esa cohesión que es necesaria. Cohesión necesaria desde el punto de vista social, económico y político para el Estado. Hay que poner a todos los ciudadanos del Estado español en las mismas condiciones que los que están en la Península, básicamente aquellos que están más alejados, a los ciudadanos de Baleares, a los ciudadanos de Ceuta y Melilla y a los ciudadanos de Canarias fundamentalmente, y no porque sea más importante, sino porque dada su situación de lejanía, hay que arbitrar las condiciones para no aislarlos. Y para no aislarlos hay un sólo mecanismo, que es hacer un gran esfuerzo para que los dos instrumentos más potentes que tenemos para cohesionar el Estado, que son las telecomunicaciones y el transporte, tanto el aéreo como el marítimo, permitan poner a sus ciudadanos en las mismas condiciones que a los peninsulares.

Nosotros esperamos, señor Álvarez-Cascos, que esas bases contemplen estos aspectos que sirvan para potenciar el tráfico marítimo entre Canarias y Península. En estos momentos es inaudito que en esta línea Canarias-Península sólo se muevan 100.000 pasajeros, cuando el tráfico marítimo entre las islas en estos momentos mueve más de 5 millones de pasajeros y cuando no se consiguen billetes para viajar entre Península y Canarias o viceversa hasta para dentro de noventa días, es decir, a tres meses no hay billetes, no hay posibilidad de viajar en barco. Pedimos que se haga ese esfuerzo para concretar la ampliación de las líneas, insisto, en incrementar las frecuencias, en fijar unos tipos de barcos adecuados para las empresas adjudicatarias de servicios y en una mejora de precios. Mejora de precios que si bien puede tener el inconveniente de que las autoridades europeas no dan el visto bueno a las subvenciones a las compañías, hay un mecanismo que en estos momentos funciona con el tráfico aéreo, que es la subvención al pasajero, lo que permitirá sin duda no solamente incrementar y potenciar el tráfico marítimo entre Canarias y la Península, sino fundamentalmente,

lo que es más importante desde una visión de Estado, cohesionar territorial y socialmente el Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Don Fernando López-Amor tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Con la venia, señor presidente, si pudiera, intervendría después en el segundo turno.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

El señor ministro tiene la palabra para responder a los portavoces.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Muchas gracias a los portavoces del Grupo Socialista y del Grupo de Coalición Canaria por sus intervenciones, trayendo a esta Cámara y a esta Comisión un asunto que no sería necesario, desde mi punto de vista, ni siquiera justificar, como ha hecho el señor Segura, porque si en esta Comisión, cada vez que hablamos de un problema que afecta a un territorio, tenemos que hacer una justificación de por qué lo traemos, habremos perdido nuestra perspectiva. Estamos ante un tema muy propio y muy trascendente.

En relación con las consideraciones que ha hecho el señor Segura, quiero nada más introducir una matización: mi ofrecimiento para comparecer, como mínimo, una vez al mes no comporta la exigencia del carácter monográfico. Ese carácter monográfico lo deciden sus señorías los portavoces. He dicho que estoy plenamente disponible, y el orden del día no me corresponde a mí sino recibirlo, si es posible con tiempo, y preparar la parte que me toca en la celebración de las Comisiones. Pero, repito, el carácter monográfico o disperso de la comisión pertenece a sus señorías, y no es un condicionamiento para la presencia en esta Comisión.

En segundo lugar, le agradezco al señor Segura que haya precisado que, efectivamente, Trasmediterránea, desde el punto de vista de la gestión, es una responsabilidad de otro Ministerio. Ya sé que a veces, como se dice en términos matemáticos, los problemas de borde son los más complicados de resolver, y los problemas de borde entre Fomento y Hacienda, a efectos de perfilar el conjunto de responsabilidades que tiene que desempeñar Trasmediterránea, son complicados, pero es bueno tener siempre unas referencias claras para que no invadamos ni suplantemos las responsabilidades o las competencias de otros.

En relación con la liquidación del contrato de Trasmediterránea, quería decirle al señor Segura, para no perder la perspectiva, y agradeciéndole sus observaciones en previsión de posibles consecuencias de algún planteamiento que él considera equivocado, que me gustaría que no perdiéramos la perspectiva. Éste fue un contrato que se hizo en el año 1978, con un Gobierno de UCD, y cuando se hace un contrato en el año 1978, probablemente de ahí se derivan una serie de obliga-

ciones que a lo mejor ahora no gustan, o desde la perspectiva actual no se consideran convalidables en términos europeos, pero, desde la perspectiva del Estado de derecho español, pueden ser obligaciones que tiene que asumir el Estado.

En segundo lugar, la decisión de denunciar el contrato existente la adoptó un Gobierno en el año 1995; podía haber prorrogado el contrato existente, pero decidió en el año 1995 denunciarlo, de tal manera que el contrato terminara el 31 de diciembre de 1997. Y, además, quiero decirle, para que no haya ninguna duda en esta afirmación, que me parece una decisión correcta. Lo que se hizo en el año 1995 me parece que fue una decisión correcta, no crea usted que se lo digo para trasladar ahora la duda de si la responsabilidad de este contrato se las traslada al Gobierno o no. Me parece que fue una decisión correcta porque creo que el marco en el que se produjo esa decisión, lo que en aquel momento era un reglamento comunitario en marcha, que luego se aprobó en diciembre de 1992, relativo al cabotaje marítimo, y que establecía la libertad de prestación de servicios en materia de transporte marítimo, las transferencias que en aquellos años en materia de transporte marítimo interinsular se hicieron a las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias y el nuevo régimen de la Ley de Puertos yo creo que aconsejaban que no se procediera a la prórroga, lo digo de manera expresa para que no haya equívocos, pero también hay que saber que las decisiones tienen consecuencias jurídicas, y ese acto también es origen de algunas de las decisiones.

En tercer lugar, yo le vuelvo a reiterar lo que he dicho en mi primera intervención: le parecerá a su señoría acertado o no, pero, a la hora de definir las cuantías, el Ministerio de Fomento se ha remitido a la Intervención General del Estado. Y la verdad es que los ministros solemos tener por costumbre no discutir mucho con las Intervenciones Generales del Estado ni con las Intervenciones Delegadas de los Ministerios; es una norma de buena práctica que, el que no se la sabe de antemano, lo tiene que aprender forzosamente en un plazo muy breve de tiempo. Por tanto, si yo hubiera estado en este mismo lugar en el momento en que se decidió en el año 1999 el importe de la cancelación de este contrato, hubiera hecho lo mismo, remitirme a la Intervención General del Estado, y hubiera asumido lo que ha asumido en estos momentos el Gobierno y que lleva forma, primero de un pago anticipado a la compañía, y ahora de un proyecto de Ley para convalidar la liquidación a la compañía, y quiero decirle que además no sólo pertenece a la etapa anterior, sino que me parece correcto y hoy hubiéramos hecho lo mismo: pedirle a la Intervención General del Estado que fijara las cuantías correspondientes a la liquidación de este contrato. Y a partir de ahí, por supuesto, el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Hacienda asumen las responsabilidades que su señoría quiera plantear.

En cuarto lugar, yo me alegro de que sus señorías no hayan trasladado ninguna inquietud en relación con la existencia de rutas o navegaciones de interés público, porque ya se consiguió en su momento, al aprobarse la normativa europea, la posibilidad de declarar navegaciones de interés público y de imponer obligaciones de servicio público y de manera expresa en los tráficos insulares y también en los cabotajes desde la Península a las islas.

Por tanto, esa incertidumbre no existe, y lo que ahora estamos haciendo es aplicar esos criterios a través de unos contratos para poder darle contenido en los términos que el señor Rivero ha enunciado, que son los que definen las condiciones en las que se debe prestar un servicio de interés público, y por supuesto con la correspondiente contraprestación económica, porque, si las exigencias son mayores, la contraprestación es mayor, no hay elementos neutrales que no influyan en los presupuestos a la hora de definir las obligaciones de servicio público.

En lo que no estoy de acuerdo, señor Segura, es en dos cosas. Primero, que la decisión de la Comisión Europea hay sido un varapalo, y, segundo, que haya sido fruto de irregularidades. Tengo que decirle que es el único punto de discrepancia nítida con la intervención de su señoría. Primero, no ha sido un varapalo, porque, mire usted, leyendo el contenido de la decisión, de momento la Comisión suscribe la legalidad de un contrato de servicio público, y eso a su señoría no le parecerá importante, pero a los que estamos preocupados por la legalidad de los contratos de servicio público en términos europeos nos parece muy relevante. Segundo, la decisión no cuestiona la subvención dada a Trasmediterránea; no la cuestiona. Y como no la cuestiona, no obliga a la compañía a devolver las cuantías percibidas hasta este momento, cosa que no suele ser habitual, y desde luego no lo sería si hubiera irregularidades. Si hubiera irregularidades, obligaría a la compañía a devolver las cantidades percibidas, y lo que hace, en coherencia y para establecer una transición, es decir: lo autorizo hasta el año 2001 y emplazo al Gobierno español a proceder a sacar a concurso un nuevo contrato. Aquí es donde yo realmente creo que estamos. Y si en mi primera intervención he hecho una referencia general a que este contrato podía ser consultado con las partes, yo no sé si rompo el criterio del señor presidente, pero creo que debo decir que explícitamente incluyo también a los grupos parlamentarios, no podía ser de otra manera, entre quienes pueden expresar su opinión en relación con las características de este nuevo contrato. Por ejemplo, me gustaría conocer la opinión de sus señorías, no digo que tenga que ser ahora, sobre qué líneas deben ser objeto de este contrato; pueden ser las que figuraban en el contrato anterior o pueden ser otras. Me gustaría saber qué líneas, si son todas, si son algunas o si son otras diferentes las que podrían ser objeto de este contrato.

En segundo lugar, si en el contrato seguimos optando por un único concurso para todas o un concurso para cada línea, porque sobre eso también podemos seguir optando y defendiendo nuestras posiciones en relación con los criterios generales de la Comisión Europea.

En tercer lugar, puesto que hay que garantizar la libre competencia que exige la Comisión Europea, también sobre el tipo de contrato podemos introducir matizaciones, teniendo en cuenta además que, en relación con el tipo de contrato, también están los costes y los presupuestos de las subvenciones que tienen que comportar las obligaciones de contraprestación del servicio público.

También me gustaría oír a sus señorías su opinión sobre los plazos, aunque parece que ahí el margen que tenemos no es demasiado grande, porque el margen de cinco años parece que no deja muchos resquicios a una reconsideración; pero, en fin, me gustaría saber, si les parece a sus señorías, si en aquel contrato de veinte años, que en el año 1997 se transformó en uno de seis más dos, más dos, es decir, de diez, ahora podemos seguir defendiendo una transición un poco más larga o nos tenemos que ceñir a los cinco años, porque claro, el horizonte de un contrato de estas características, desde el punto de vista, por ejemplo, de la amortización de las inversiones, saben sus señorías que no es algo irrelevante, y que, por ejemplo, el transporte por carretera, en relación con el régimen concesional, es una cuestión capital, y que si aceptáramos en el tema del transporte por carretera porque si el plazo que en estos momentos en Europa se está tratando de imponer, nos cargaríamos el régimen concesional español, con todas las consecuencias negativas que tendría para la prestación de servicios de interés público sin costos para el Estado en líneas que no son rentables.

Por tanto, yo estoy dispuesto también a discutir el plazo, a discutirlo responsablemente. Y me gustaría saber si cuento con el respaldo de sus señorías o si sus señorías son partidarias de ir de manera directa a la aceptación de los cinco años. Y claro, ¿cómo no vamos a hablar de los tipos de buques! No sólo porque la tipología de los buques evoluciona, sino porque la calidad del servicio y las frecuencias tienen mucho que ver con las capacidades y los niveles. Sobre estas cuestiones me gustaría hablar, me gustaría escucharles a todos ustedes, y creo que es sobre lo que de verdad en estos momentos deberíamos trabajar y sobre lo que, en todo caso, quiero decirles que en estos meses que nos quedan, para no llegar a los procedimientos de urgencia (que comparto con el portavoz socialista que deberían ser excluidos de los procedimientos de este tipo de concursos y, por lo tanto, no me gustaría tener que apelar a los plazos de urgencia sobre estas cuestiones), ahora o en los meses que nos quedan me gustaría trabajar e intentar el máximo acuerdo posible con los Grupos representados en esta Comisión. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le recuerdo que antes ha hecho una larga y extensa intervención, y ha dicho usted tantas cosas que dudo que tenga muchas más que decir; por tanto, le rogaría que hiciera usted ahora un alarde de síntesis y se ajustara a unos breves momentos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, la marina mercante juega un papel fundamental en la economía de nuestro país, en nuestra historia y en nuestro futuro, no solamente para el transporte de mercancías, sino para el transporte de pasajeros. Usted tiene la responsabilidad de enarbolar la bandera y producir aquí, en esta Comisión, los debates sobre política de marina mercante y éste es uno de ellos. Usted está formulando preguntas concretas y este interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista tiene mucho interés en comprometerse, porque éste no es solamente un foro de debate y de ideas, sino también de compromisos.

Pliego de condiciones. Tengo que indicarle, como es obvio, que no es ésta una resolución formal del Grupo Parlamentario Socialista, porque son aspectos que surgen en un momento dado y no han sido sometidos a debate previo, pero no tendría inconveniente en producir ese debate previo en el seno del Grupo Parlamentario Socialista y, con la autorización pertinente de todos, remitirle por escrito lo que nosotros estimamos que debería integrar el pliego de condiciones.

En primer lugar, con respecto a Canarias: Canarias tiene que tener un tratamiento singular. ¿Por qué? Porque lo dice el Tratado de la Unión Europea. El Tratado de la Unión Europea, en el artículo 299, punto 2, definiendo región ultraperiférica a Canarias, Azores, Madeira, Martinica y Guadalupe, le da a esa única comunidad del Estado español un tratamiento singular, y ese tratamiento singular tiene que dar origen a políticas singulares. Luego, en función del concepto de ultraperiféricidad, tan debatido en el seno de la Comisión Mixta Congreso-Senado para la Unión Europea, en Plenos o en Comisiones en las Cortes Generales, las rutas intracanarias entre las diferentes islas de la comunidad de Canarias y las de Canarias-Península, dado que es la única región ultraperiférica del Estado español, en ese pliego de condiciones deberían ser objeto de un capítulo singular. Esa es nuestra opinión, y eso ya se vertebraría adecuadamente por los servicios jurídicos.

En segundo lugar, las embarcaciones de alta velocidad deberían tener en ese concurso, en ese pliego de condiciones, un tratamiento singular, porque embarcaciones tipo catamarán que, con dinero del Estado español, con avales del Estado español (como le ha planteado a usted la Asociación de Navieros Españoles, según he leído en las revistas especializadas y según recoge la Ley de Presupuestos Generales del Estado), los avales específicos que el Estado español da a las empresas armadoras españolas para comprar embarcaciones de alta velocidad y encargarlas a astilleros, por ejemplo,

de Tasmania, de Australia, cosa que han hecho armadores españoles recientemente, son embarcaciones que van a 44-45 nudos, con una tipología distinta, con otro tipo de mercancías, con otro tipo distinto de desplazamiento que requerirían un capítulo específico dentro de ese concurso, distinto y diferenciado, naturalmente, de las embarcaciones tipo «ferry», que transportan mercancías con otras velocidades, con otras características.

Sobre todo, y en tercer lugar, libre competencia. En cuarto lugar, probablemente, señor ministro, concursos diferenciados. No un solo paquete con 11, 15 ó 25 rutas. Mire usted, señor ministro: las rutas Palma de Mallorca-Valencia, Barcelona-Palma de Mallorca e Ibiza-Barcelona tienen una tipología comercial distinta de las rutas interiores en Canarias o de las del tráfico del Estrecho. Y el tráfico del Estrecho tendría que ser objeto de otro capítulo distinto, y voy por la sexta sugerencia, con cierta improvisación, pero fruto también de la maduración durante años del análisis de estos temas. El tráfico del Estrecho no se parece en nada al tráfico de pasajeros entre Palma de Mallorca y Barcelona. Juega un papel fundamental cara al Magreb. Y qué le vamos a contar lo que significa durante cuatro o cinco meses, cuando atraviesan toda España millones y millones de ciudadanos marroquíes, argelinos o de otros países de ese área.

Señor ministro, sin duda alguna, con esa coherencia que hemos pretendido, queremos hacer llegar al Ejecutivo, que es el que tiene la responsabilidad, planteamientos en positivo, porque nos encontramos en una fase en la que, además, hay que defender a la empresa española, pero con habilidad, con inteligencia, porque operadores navieros europeos, como Naviera Tirreno o tantas otras, como consecuencia de haberse puesto en marcha el tren, han quedado esperando nuevas rutas. Y hay que defender al armador, hay que defender a la empresa naviera española, pero con habilidad, respetando la libre competencia.

Y termino, señor presidente. He pretendido ser concreto, haciendo aportaciones en positivo. Es un debate interesantísimo el que se abre hacia delante. Nosotros, ya dije antes, no queremos mirar hacia atrás, queremos responsabilizar a cada uno de sus propias responsabilidades. Pero en el tema específico ahora de la compañía Trasmediterránea, mire, señor ministro, estamos convencidos de que —y lo reitero— el contrato que en el año 1978 hizo con el Estado la compañía Trasmediterránea a instancias del Estado fue algo muy positivo, lo dije antes, fue un acierto. Fue un Gobierno de UCD, sin duda alguna. Esa compañía estaba en la quiebra y, gracias a ellos, hoy tienen una magnífica flota que, durante veinte años, ha desempeñado una excelente labor. En 1995, el Consejo de Ministros tomó el acuerdo de iniciar la ruta final cara a la resolución del contrato y a no producir prórrogas, pero tenemos la más absoluta convicción de que, en el pliego de condiciones de aquel contrato de 1978 no existe cobertura jurí-

dica alguna, y así lo dice la Intervención General del Estado, que se lo podría leer textualmente. No hay cobertura jurídica que justifique una aportación de 6.000 y pico millones de pesetas en concepto de algo que no recoge el contrato de 1978, en concepto de liquidación del contrato programa. Ésta es una actitud voluntarista del Gobierno, desde nuestro punto de vista, para enmascarar una muy mala gestión de los últimos gestores de Trasmediterránea. Y, en terminología coloquial, naturalmente: no es su responsabilidad ministerial, es la del Ministerio de Hacienda. En terminología coloquial y entre comillas: ¡ojo al parche!

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Muchas gracias, señor presidente, ahora sí voy a intervenir un poco más extensamente.

Verdaderamente se ha considerado la comparecencia del señor ministro como un tema monográfico, yo creo que no debe ser así, o al menos nosotros no teníamos ni mucho menos preparado el tema como monográfico. A lo largo de las últimas intervenciones del señor ministro y del portavoz del Grupo Socialista casi se define lo que debería ser el debate monográfico, pero se tendría que hacer amplio y sobre la marina mercante, con un guión previo y, en todo caso, en la forma en que la reunión de Mesa y portavoces definiera el trabajo monográfico, porque quisiéramos que no estuviera basado en unos puntos concretos de una solicitud de comparecencia de un Grupo, sí sobre una solicitud de comparecencia de un Grupo, pero hoy hemos estado viendo un tema que parecía casi monográfico, como al principio se citaba, pero que ha tenido demasiados componentes colaterales, localistas algunos y adicionales. Verdaderamente, ante la extensa exposición del portavoz del Grupo Socialista (que es un docto y experto conocedor de la temática no sólo de marina, sino también, cuando llegue el momento se verá, de navegación aérea y cómo no de archipiélagos y de transportes entre islas), los demás quizá hay momentos en que estamos un poco más fuera de lugar y podemos ver que quizá nos vamos a zonas muy concretas y los temas tendrían que ser menos concentrados e ir a la totalidad del Estado. Estoy haciendo una disquisición, pero quisiera no entrar más en ella y casi olvidarla.

La comparecencia de hoy tenía muchas circunstancias y reflexiones, y de entre ellas yo me quedo con una, según las palabras textuales que ha dicho el señor Segura, que dice: conclusiones a que podríamos llegar. Yo llego a unas conclusiones muy concretas: sobre los puntos 1 y 2, o sea, la actuación de la Comisión Europea, hay unas posibles anomalías formales a subsanar y se está haciendo. Por tanto, nuestra conformidad. Esperemos que la nueva convocatoria acabe de resolver toda la problemática que pueda presentarse.

No sé si habrá tiempo para que pueda hacerse un debate y ver cómo podría ser, o si el debate será tan amplio como usted, señor ministro, citaba con una serie de preguntas de forma que los Grupos podamos trabajar en ello. El señor Segura es muy conocedor del tema, pero los demás tendremos que estudiar.

También nuestra conformidad respecto al crédito extraordinario. En la Comisión de Presupuestos (yo pertenezco a ella y a la Mesa) no se tramitó el proyecto hace unos días porque estaba pendiente de esta comparecencia y parecía más lógico que se realizase antes. Nosotros damos la conformidad porque nos la permite dar el aval de la Intervención General del Estado y también del Consejo de Estado. Y por ahora, punto. Con ello nos basta.

La determinación de fijar puntos de alerta a una parte de la misma y decir: alerta, que puede haber una posible ayuda del Estado, nos parece muy peligroso, por cuanto en la Comisión Europea, que es sumamente plural, a veces la alerta (y algunos casos ha habido) se transforma interesadamente en denuncia, y ello es, bajo mi punto de vista, como decía, peligroso e inadecuado. Hay que estar muy seguro de los temas para llamar la atención de forma que no se pueda desviar la llamada a otro tipo de acción.

Señor ministro, gracias por su información sobre los temas objeto de esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Don Paulino, tiene usted la palabra.

El señor **RIVERO BAUTE**: Simplemente quiero agradecer la disposición del señor ministro sobre todo este proceso que se abre. Yo creo que lo importante es ver cómo encaramos el futuro y poder contar con la intervención de los distintos interlocutores en este asunto y también de los Grupos Parlamentarios en aras a que las aportaciones puedan ser rigurosas y puedan ser meditadas y estudiadas y con aportaciones técnicas. Pero me parece que éste no es el foro, así improvisado; podríamos abrir un debate sobre este asunto, pero creo que lo mejor es que si esa disposición del señor ministro existe, como ha dicho ante la Comisión, canalicemos, mediante la fórmula que se estime más conveniente (bien con propuestas por escrito, bien en reuniones de otra naturaleza), esas aportaciones que nosotros estamos absolutamente en disposición de hacer para aportar lo mejor de nosotros mismos para que ese concurso pueda ajustarse a las necesidades que tienen en estos momentos las distintas líneas a cubrir por el transporte marítimo en el Estado español, particularmente en Canarias, y con un objetivo claro que tenemos los canarios: los canarios no queremos ningún tipo de generosidad especial en esta materia, queremos que nos pongan los pasajeros y las mercancías en las mismas condiciones que cualquier otro ciudadano o cualquier transporte de mercancías de la zona más ale-

jada de la Península, igual que el que vive en Cádiz, exactamente lo mismo. Eso es lo único que queremos los canarios: queremos solidaridad, no queremos generosidad.

Y permítame decir que no puedo compartir en absoluto las manifestaciones que se han hecho aquí de que si este asunto tiene un interés simplemente ombliguista o territorial y no es un tema de interés general. En mi opinión estamos acostumbrados en las Comisiones, en los Plenos, en el Parlamento español a escuchar muchas cosas de carácter territorial que nada tienen que ver con el interés general del Estado, y el asunto de darle cohesión al Estado español, de poner a todos los ciudadanos en las mismas condiciones, de cohesionar social, económica e, insisto, políticamente al Estado, creo que es una de las cosas más importantes y que merecen tantos cuantos debates sean necesarios.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López-Amor, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Sean mis primeras palabras para agradecer la comparecencia del señor ministro de Fomento en esta Comisión de Infraestructuras, por petición, en principio, del señor compareciente. Y esto simbólicamente no quiere decir más que el señor ministro se ofrece a trabajar con la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, a informarla y a colaborar de forma activa con el Congreso y con la Comisión de Infraestructuras. Yo creo que esto es digno de agradecimiento, digno de valoración política y, sobre todo, tener la seguridad todos los miembros de la Comisión, con independencia del Grupo Parlamentario al que pertenezcamos, de que es un ofrecimiento sincero y que hoy se ha concretado a través de la petición que ha hecho el Grupo Parlamentario Socialista con un tema monográfico y concreto, con el tema, digámoslo así, de Trasmediterránea.

Yo quiero decir que, después de la intervención del señor ministro, que ha sido abundante en información, y de su réplica, que ha tenido un ofrecimiento para colaborar en la línea que anteriormente he dicho, para establecer en su día un pliego de condiciones, no digamos consensuado, pero sí que tenga las aportaciones posibles de los demás Grupos Parlamentarios, yo creo que se demuestra una vez más esta apertura, esta necesidad, yo diría que vital, que tiene el señor ministro de participar o de trabajar activamente con los miembros de esta Comisión de Infraestructuras, y pienso que esto es digno de agradecimiento, una vez más.

Después de sus intervenciones me queda muy poco que añadir. Únicamente quiero decirle al portavoz del Grupo Socialista que el tema de Trasmediterránea, cuya secuencia, tanto jurídica como cronológica, se ha hecho explícita esta mañana aquí, tiene básicamente dos vertientes: una de carácter jurídico y otra de control financiero. En cuanto a la jurídica, yo creo que está

clara toda la secuencia, y vuelvo a insistir en unas palabras que ha dicho también el ministro, pero que nuestro Grupo Parlamentario considera muy importantes: el Estado español no ha recibido ningún varapalo de la Comisión Europea; ha habido unas recomendaciones. Varapalo, como usted bien sabe, es dar dos veces el palo. Y aquí no ha habido ningún ejercicio de potestad sancionadora; por tanto, varapalo no ha existido, ha habido una simple recomendación y ha habido un plazo de ajuste dado por la propia Comisión en esa recomendación de actuaciones al Estado español. Por tanto, yo quiero negar la mayor.

Y también quiero decir que, en cuanto a la liquidación de la cuenta del contrato programa de Trasmediterránea, en el ejercicio de las facultades que la Intervención General del Estado tiene atribuidas por la Ley General Presupuestaria, hace una propuesta de liquidación que evidentemente yo no me considero capacitado para calificarla o analizarla. Yo creo que en esto debemos mantener la tan llevada y traída independencia de la Intervención General del Estado con respecto a los poderes públicos.

Por otra parte, le diré que, siendo eso así, me parece que es una discusión que está bien traerla a este foro y hacer un debate para dejar claros determinados aspectos, y yo creo que, si alguna cosa ha quedado clara, es que no ha existido un varapalo, que ha habido incluso sentencias en nuestros Tribunales, con un dictamen previo del Consejo de Estado, a favor de las resoluciones que en su día tomó el Estado español, y que hoy la Comisión Europea, por un simple defecto formal, establece un plazo de ajuste.

Dicho esto, diré que algunas de sus palabras (y quiero dejarlo aquí claro, porque sé que su voluntad no es ésa) pueden parecer un ataque frontal a la línea de flotación de Trasmediterránea. Yo sé que es todo lo contrario. Pero, dicho como usted lo ha dicho, podría darse algún equívoco, y yo lo que creo es que todos estamos de acuerdo precisamente en que Trasmediterránea debe ser una gran compañía pública y estamos en las palabras y en el sentido de lo dicho por todos los demás portavoces, en concreto por dos portavoces de dos Grupos, que tiene, digamos, una territorialidad canaria de origen. Le diré que nuestro Grupo no puede aceptar esa reivindicación casi en exclusiva de Canarias. Nosotros comprendemos lo que es Canarias, tratamos a Canarias de la manera que se merece, es decir, entendiendo que es obligación de los poderes públicos vertebrar el Estado. Y nuestro Grupo Parlamentario va a apoyar siempre cualquier actuación del Gobierno que trate de igualar las condiciones físicas y económicas de todo el territorio canario con respecto a los habitantes de la Península, y ése es un empeño manifestado por nuestro Gobierno en todos sus ámbitos de actuación. Por ello, no entendemos esa reivindicación, cuasi de carácter permanente, porque ustedes, si son sinceros, habrán notado cómo ha mejorado la situación en todas las islas

Canarias, digamos de cuatro años para acá. Ha mejorado también de más años para acá, pero en los últimos años yo creo que se ha producido un despegue singular.

Termino mi intervención agradeciéndole una vez más al señor ministro la información que nos ha dado, su asistencia a esta Comisión como compareciente y el ofrecimiento que ha hecho a todos los Grupos Parlamentarios de colaborar en el establecimiento no sólo de estos pliegos de condiciones futuros para el contrato de Trasmediterránea sino que este ofrecimiento yo entiendo que es de carácter general para cualquier otra materia que sea del ámbito y de la competencia del Ministerio de Fomento.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Tengo que agradecer las últimas intervenciones de los señores portavoces y quiero añadir un dato más en relación con la documentación que obra en poder del Ministerio de Fomento relacionada con el resultado de la cuenta del Estado formulado por la Intervención General de la Administración del Estado.

En su informe de control financiero de la cuenta del Estado de la Compañía Trasmediterránea del ejercicio 1997, la Intervención General del Estado es rotunda en sus conclusiones, al afirmar, punto 3, conclusión tercera: Dado que en el ejercicio de 1997 no se han producido cobros a cuenta, estimamos que corresponde a la compañía Trasmediterránea percibir la cantidad de 15.560 millones de pesetas. Antes, en el punto 2, había hecho una salvedad, que yo quiero leer a sus señorías, cuando dice: en nuestra opinión, el resultado de la cuenta del Estado a 31 de diciembre de 1997, con las limitaciones mencionadas en la sección 2 (a las que ahora voy a hacer referencia), y teniendo en cuenta los ajustes recogidos en los apartados anteriores, que ascienden a 848 millones de pesetas, es el de 15.560.

Y esas salvedades, señorías, para que no haya ninguna duda, las preciso de manera literal; la sección segunda dice: respecto a los ajustes por fin de contrato (dice la Intervención General del Estado) se ha procedido a analizar la adecuación de los mismos a los conceptos liquidables conforme a los términos del contrato regulador mediante la verificación de la documentación justificativa aportada por la compañía. En el desarrollo del trabajo realizado en este apartado hemos tenido la limitación de no habérsenos aportado documentación respecto a la situación de insolvencia de algunos clientes de dudoso cobro, provisionados por la compañía, por importe de 91.797.000 pesetas. No sé, señorías, si estas diferencias contables de clientes de dudoso cobro por 91 millones en un importe de 15.560 millones de pesetas son de entidad suficiente para sembrar dudas sobre la liquidación de este contrato. Pero, en todo caso, yo me remito fielmente a los criterios contables de la Intervención General del Estado y quiero decirles que, en éste, como en otros casos, el Ministerio de Fomento seguirá siempre disciplinadamente los criterios de la Intervención General, que es el mejor camino de ahorrar problemas y encontrar soluciones que saquen del debate político cuestiones en este caso económicas, financieras y contables.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las doce y cuarenta minutos del mediodía.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del martes, 28 de noviembre de 2000, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**