



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1988

III Legislatura

Núm. 100

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIX PONS IRAZAZABAL

Sesión Plenaria núm. 97

celebrada el miércoles, 13 de abril de 1988

ORDEN DEL DIA

Preguntas:

- Del Diputado don Nicolás Sartorius Alvarez de las Asturias Bohorques, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación IU-EC, que formula al Vicepresidente del Gobierno: ¿Podría explicar el señor Vicepresidente del Gobierno las poderosas razones de su decisión de utilizar en viaje privado un avión Mystère de la Fuerza Aérea Española para evitar el atasco de tráfico que ha sufrido la mayoría de los españoles? (número de expediente 180/000724).
- Del Diputado don Manuel Renedo Omaechevarría, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Por qué razón el señor Vicepresidente del Gobierno utilizó un avión oficial para el transporte privado de él y de su familia a la vuelta de Semana Santa? (número de expediente 180/000734).
- Del Diputado don Ramón Tamames Gómez, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: Si se conoce ya por los servicios económicos del Gobierno el coste total de viaje del avión Mystère Madrid-Algarve-Sevilla empleado por el Vicepresidente del Gobierno, durante el retorno de sus vacaciones particulares, a fin de evitar las retenciones en el embarque para el cruce del Guadiana entre Villa Real de Santo Antonio y Ayamonte, ¿a cargo de quién va a correr el pago de la correspondiente factura de gastos? (número de expediente 180/000729).
- Del Diputado don Adolfo Careaga Fontecha, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación PL, que formula al Ministro del Interior: ¿Por qué el Gobierno permite que todos los días la vida de la ciudad de Bilbao se vea colap-

sada por las algaradas que, acompañadas de graves estragos, realizan grupos revolucionarios? (número de expediente 180/000727?)

- Del Diputado don Carlos Revilla Rodríguez, del Grupo Parlamentario CDS, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas concretas piensa tomar el Gobierno para evitar que los accesos y salidas de Madrid sean causa una y otra vez de cuantiosa pérdida económica e insufrible desazón vital? (número de expediente 180/000731).
- Del Diputado don César Huidobro Díez, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Podríamos conocer las causas que justifican el incremento de muertos y heridos graves en las carreteras españolas durante las pasadas vacaciones de Semana Santa? (número de expediente 180/000733).
- Del Diputado don Juan Ramón Calero Rodríguez, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Tiene previsto el Gobierno reforzar las medidas de lucha contra el terrorismo? (número de expediente 180/000738).
- Del Diputado don José Ramón Caso García, del Grupo Parlamentario CDS, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno en relación con los incidentes ocurridos en las inmediaciones de la prisión de Badajoz el pasado día 25 de marzo, que incluyeron el apaleamiento de diversos funcionarios? (número de expediente 180/000743).
- Del Diputado don Javier Rupérez Rubio, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación DC, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa tomar el Gobierno para acomodar el comportamiento cultural de los españoles a las normas sobre seguridad vial? (número de expediente 180/000744).
- Del Diputado don Manuel García Fonseca, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación IU-EC, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para evitar el incremento de siniestralidad en las carreteras españolas? (número de expediente 180/000725).
- Del Diputado don José Miguel Bravo de Laguna Bermúdez, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación PL, que formula al Gobierno: ¿Han variado los criterios del Gobierno en su política de carreteras ante el alarmante incremento de la accidentalidad en las mismas? (número de expediente 180/000726).
- Del Diputado don Juan Rovira Tarazona, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación DC, que formula al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo: ¿Cómo es posible que se hayan dragado arenas del litoral del municipio de Benidorm para ser transportadas y arrojadas a las playas de la Albufera y El Postiguet de Alicante sin el preceptivo informe del Ayuntamiento de Benidorm? (número de expediente 180/000745).
- Del Diputado don Alejandro Rebollo Alvarez-Amandi, del Grupo Parlamentario CDS, que formula al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo: Señor Ministro, ¿está usted dispuesto a paralizar las obras de circunvalación de Granada que está realizando el MOPU, revisando el convenio suscrito con la Junta de Andalucía, si tras un análisis y evaluación pertinente de la alternativa existente resultara ésta mejor? (número de expediente 180/000752).
- Del Diputado don Víctor Morlán Gracia, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué valoración hace el Gobierno de la aplicación de la Ley que regula la derivación de volúmenes de agua de la cuenca alta del Tajo, a través del acueducto Tajo-Segura, con carácter experimental, con destino al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel? (número de expediente 180/000753).
- Del Diputado don Joseba Azcárraga Roderó, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: ¿Cuál es, según el Gobierno, el grado de cumplimiento de los acuerdos para la reconversión de los grandes astilleros? (número de expediente 180/000732).
- Del Diputado don José Manuel Fabra Vallés, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas urgentes piensa adoptar para hacer frente a la caótica situación del sector porcino español? (número de expediente 180/000735).
- Del Diputado don Miguel Ramírez González, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué valoración hace el Gobierno del efecto que sobre las producciones nacionales tendrá la liberalización del paso de cítricos y productos hortofrutícolas marroquíes por España con destino a la Comunidad Económica Europea? (número de expediente 180/000736).
- Del Diputado don Antonio Cárceles Nieto, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para garantizar la eficacia del servicio público de Correos? (número de expediente 180/000741).
- Del Diputado don Rafael Hinojosa i Lucena, del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, que formula al Ministro de Trabajo y Seguridad Social: ¿Piensa el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social eliminar el requisito

de tener familia a cargo para percibir el subsidio, después de agotar las prestaciones por desempleo, a los solteros mayores de cuarenta y cinco años? (número de expediente 180/000749).

- Del Diputado don Emilio Olabarria Muñoz, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), que formula al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación: ¿Cuál es la estrategia del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de la reestructuración de la industria láctea, cuál es su política respecto a las fusiones que se están proyectando en este sector y específicamente entre cooperativas de ganaderos y sobre la posible introducción en España de multinacionales europeas ubicadas en dicho sector? (número de expediente 180/000742).
- De la Diputada doña María Eugenia Cuenca i Valero, del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, que formula al Gobierno: ¿Cuándo piensa el Gobierno aprobar el decreto sobre Derechos y Deberes de los alumnos no universitarios? (número de expediente 180/000703).
- Del Diputado don Antonio Garrosa Resina, del Grupo Parlamentario CDS, que formula al Gobierno: ¿Se ha producido en el territorio dependiente del Ministerio de Educación algún nombramiento de funcionarios docentes para el desempeño de la función inspectora en comisión de servicios y sin el trámite previo del concurso de méritos? (número de expediente 180/000720).
- Del Diputado don Angel Sanchis Perales, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Ministro de Educación y Ciencia: ¿Está el Ministro dispuesto a rectificar la Orden de 10 de marzo de 1988 que regula la admisión de alumnos en centros sostenidos con fondos públicos en la que inicial y formalmente se corrige la homologa del año anterior, al suprimir la obligatoriedad de presentar la copia de la declaración del IRPF, pero que después se exige indirectamente al penalizar con la puntuación mínima a quienes no la presentan? (número de expediente 180/000740).

Interpelaciones urgentes:

- Del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre medidas de política general que piensa adoptar el Gobierno para mejorar la seguridad y rapidez del transporte ferroviario en España (número de expediente 172/000081).
- Del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, relativa a la agravación de la crisis del sector porcino (número de expediente 172/000084).
- Del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación DC, sobre responsabilidad civil del personal docente (número de expediente 172/000085).

(Continúa el orden del día en el «Diario de Sesiones» número 101, de 14 de abril de 1988.)

SUMARIO

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

Preguntas	Página
	6192
	Página

Del Diputado don Nicolás Sartorius Alvarez de las Asturias Bohorques, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación Izquierda Unida-Esquerria Catalana, que formula al Vicepresidente del Gobierno: ¿Podría explicar el señor Vicepresidente del Gobierno las poderosas razones de su decisión de utilizar en viaje privado un avión Mystère de la Fuerza Aérea Española para evitar el atasco de tráfico que ha sufrido la mayoría de los españoles?	6192
---	-------------

Formulada la pregunta por el señor Sartorius Alvarez de las Asturias Bohorques, el señor Vicepresidente del Gobierno (Guerra González), informa que, al llegar a la frontera, las autoridades portuguesas dirigieron su automóvil hacia el lugar de aparcamiento para embarcar inmediatamente en el ferry, y ello como deferencia, no hacia su persona, sino a un miembro del Gobierno de España. Personalmente se opuso a tal decisión, habida cuenta de que había un número importante de vehículos esperando para embarcar, y ante la insistencia de las autoridades portuguesas, que podía desembocar en un conflicto entre la policía portuguesa y ciudadanos españoles, tomó la decisión de dirigirse a Faro y solicitar un avión para volver a España. Estos son los hechos verdaderos y no lo que algunos han dicho, que nada tiene que ver con la realidad de lo sucedido.

Página

Del Diputado don Manuel Renedo Omaechevarría, del Grupo Parlamentario de

Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Por qué razón el señor Vicepresidente del Gobierno utilizó un avión oficial para el transporte privado de él y de su familia a la vuelta de Semana Santa? 6194

Realizada la pregunta por don Manuel Renedo Omaechevarría, el señor Vicepresidente del Gobierno (Guerra González) expone que ya ha explicado con anterioridad la razón por la que utilizó ese avión, que, por otra parte, tiene ese uso para las autoridades, siendo difícil para éstas separar cuándo están desarrollando una pura actividad privada o una actividad pública.

Página

Del Diputado don Ramón Tamames Gómez, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: Si se conoce ya por los servicios económicos del Gobierno el coste total del viaje del avión Mystère Madrid-Algarve-Sevilla empleado por el Vicepresidente del Gobierno durante el retorno de sus vacaciones particulares, a fin de evitar las retenciones en el embarque para el cruce del Guadiana entre Vila Real de Santo Antonio y Ayamonte, ¿a cargo de quién va a correr el pago de la correspondiente factura de gastos? 6195

Formulada la pregunta por el señor Tamames Gómez, el señor Ministro de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno (Zapatero Gómez) informa que esos gastos corren a cargo del Ministerio de Defensa, a través del Capítulo II de su presupuesto.

Página

Del Diputado don Adolfo Careaga Fontecha, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación PL, que formula al Ministro del Interior: ¿Por qué el Gobierno permite que todos los días la vida de la ciudad de Bilbao se vea colapsada por las algaradas que, acompañadas de graves estragos, realizan grupos revolucionarios? 6196

Expuesta la pregunta por don Adolfo Careaga Fontecha, el señor Ministro del Interior (Barrionuevo Peña) rechaza que la ciudad de Bilbao esté colapsada, y menos aún todos los días, porque el Gobierno no lo permitiría. Considera también excesivo calificar de revolucionarios a los grupos que promueven algunos disturbios y termina señalando que las aseveraciones en que se basa la pregunta no son correctas ni exactas.

Página

Del Diputado don Carlos Revilla Rodríguez, del Grupo Parlamentario CDS,

que formula al Gobierno: ¿Qué medidas concretas piensa tomar el Gobierno para evitar que los accesos y salidas de Madrid sean causa una y otra vez de cuantiosa pérdida económica e insufrible desazón vital? 6198

Expuesta la pregunta por el señor Revilla Rodríguez, el señor Ministro del Interior manifiesta que en los aspectos que más directamente competen a su Departamento, como es la regulación del tráfico, las actuaciones van orientadas a tratar de mejorar la capacidad y conseguir el aprovechamiento máximo de unas vías públicas que, por definición, no pueden ampliarse en un plazo inmediato.

Página

Del Diputado don César Huidobro Díez, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Podríamos conocer las causas que justifican el incremento de muertos y heridos graves en las carreteras españolas durante las pasadas vacaciones de Semana Santa? 6199

Realizada la pregunta por el señor Huidobro Díez, el señor Ministro del Interior informa que de un primer análisis de las causas de los accidentes de tráfico ocurridos no se desprende ningún dato especial que permita objetivar razones concretas por las que se ha producido ese aumento del número de accidentes.

Página

Del Diputado don Juan Ramón Calero Rodríguez, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Tiene previsto el Gobierno reforzar las medidas de lucha contra el terrorismo? 6200

Formulada la pregunta por el señor Calero Rodríguez, el señor Ministro del Interior manifiesta que, una vez más, tiene que decir que la acción del Gobierno en la lucha contra el terrorismo se basa en la acción policial, en primer lugar en la cooperación internacional, en segundo, y por último, en lo que se viene denominando reinserción social. Sobre estos aspectos básicos ha habido amplio consenso de las fuerzas parlamentarias y en esa línea se mantiene el Gobierno.

Página

Del Diputado don José Ramón Caso García, del Grupo Parlamentario CDS, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno en relación con los incidentes ocurridos en las inmediaciones de la prisión de Badajoz el pa-

sado día 25 de marzo, que incluyeron el apaleamiento de diversos funcionarios? 6201

Expuesta la pregunta por el señor Caso García, el señor Ministro del Interior informa de diversos servicios prestados por la Guardia Civil, consistentes en el traslado de presos entre aquél y otros centros penitenciarios, traslados que se ventan viendo perturbados por los funcionarios de la prisión de Badajoz, ante lo cual considera plenamente justificada la acción de la Guardia Civil, sin perjuicio de que corresponda a la autoridad judicial decidir si aquélla fue adecuada o no.

Página

Del Diputado don Javier Rupérez Rubio, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación DC, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa tomar el Gobierno para acomodar el comportamiento cultural de los españoles a las normas sobre seguridad vial? 6202

Formulada la pregunta por el señor Rupérez Rubio, el señor Ministro del Interior manifiesta que en este país hay un porcentaje minoritario, pero excesivo en relación con otros países, que no respeta de forma generalizada las normas de circulación, lo que provoca que un elevado número de accidentes se produzca por esta transgresión de las normas.

Página

Del Diputado don Manuel García Fonseca, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación IU-EC, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para evitar el incremento de siniestralidad en las carreteras españolas? 6203

Expuesta la pregunta por el señor García Fonseca, el señor Ministro del Interior expone las diversas actuaciones contempladas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, junto con otras actuaciones en materia normativa, encaminadas a disminuir dicho índice de siniestralidad.

Página

Del Diputado don José Miguel Bravo de Laguna Bermúdez, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación PL, que formula al Gobierno: ¿Han variado los criterios del Gobierno en su política de carreteras ante el alarmante incremento de la accidentalidad en las mismas? 6205

Realizada la pregunta por el señor Bravo de Laguna Bermúdez, el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Saénz Cosculluela) manifiesta que no comprende por qué se exige parar la política de carreteras cuyo Plan General fue aprobado por una-

nimidad en esta Cámara. Comprendería, por el contrario, que se pidiese la aceleración en la ejecución de este Plan, que viene cumpliéndose escrupulosamente.

Página

Del Diputado don Juan Rovira Tarazona, del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación DC, que formula al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo: ¿Cómo es posible que se hayan dragado arenas del litoral del municipio de Benidorm para ser transportadas y arrojadas a las playas de la Albufera y El Postiguet de Alicante sin el preceptivo informe del Ayuntamiento de Benidorm? 6206

Formulada la pregunta por el señor Rovira Tarazona, el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo afirma que en el área de Benidorm se ha actuado, en el ejercicio de estrictas competencias que corresponden a la Administración Central, para obtener una pequeña cantidad de arena y regenerar unas playas dentro de la provincia de Alicante.

Página

Del Diputado don Alejandro Rebollo Alvarez-Amandi, del Grupo Parlamentario CDS, que formula al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo: Señor Ministro ¿está usted dispuesto a paralizar las obras de circunvalación de Granada que está realizando el MOPU, revisando el convenio suscrito con la Junta de Andalucía, si tras un análisis y evaluación pertinente de la alternativa existente resultara ésta mejor? 6207

Expuesta la pregunta por el señor Rebollo Alvarez-Amandi, el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo informa que, desde el punto de vista legal, las obras en cuestión se están realizando de acuerdo con un convenio suscrito con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Granada, en cumplimiento estricto de lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana. En consecuencia, no hay obligación de suspender tales obras, ni tienen intención de promover esta suspensión.

Página

Del Diputado don Victor Morlán Gracia, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué valoración hace el Gobierno de la aplicación de la Ley que regula la derivación de volúmenes de agua de la cuenca alta del tajo, a través del acueducto Tajo-Segura, con carácter experimental, con destino al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel? 6208

Realizada la pregunta por el señor Morlán Gracia, el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo manifiesta que se trata de una acción experimental, siendo pronto para anticipar resultados, si bien en principio las expectativas son bastante esperanzadoras.

Página

Del Diputado don Joseba Azcárraga Rode-ro, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: ¿Cuál es, según el Gobierno, el grado de cumplimiento de los acuerdos para la reconversión de los grandes astilleros? 6209

Formulada la pregunta por el Señor Azcárraga Rode-ro, el señor Ministro de Industria y Energía (Crois-sier Batista) ratifica lo dicho hace escasas fechas a un Diputado del mismo Grupo Parlamentario, consi-derando que se han cumplido escrupulosamente las previsiones del Plan de Reconversión Naval en lo que afecta a grandes astilleros.

Página

Del Diputado don José Manuel Fabra Va-llés, del Grupo Parlamentario de Coali-ción Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas urgentes piensa adoptar para hacer frente a la caótica situación del sector porcino español? 6210

Formulada la pregunta por el señor Llorens Torres, el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Romero Herrera) informa de las medidas que se han venido adoptando para responder al importante problema que plantea el sector del porcino por la falta de ajuste entre oferta y demanda.

Página

Del Diputado don Miguel Ramírez Gonzá-lez, del Grupo Parlamentario de Coali-ción Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué valoración hace el Gobierno del efecto que sobre las producciones nacio-nales tendrá la liberalización del paso de cítricos y productos hortofrutícolas marroquíes por España con destino a la Comunidad Económica Europea? 6211

Realizada la pregunta por el señor Ramírez González, el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimenta-ción manifiesta que, de acuerdo con la estimación que él hace según los calendarios y cantidades es-tablecidas en el Acuerdo, el efecto sobre la produc-ción nacional de cítricos es insignificante.

Página

Del Diputado don Antonio Cárceles Nieto, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno

para garantizar la eficacia del servicio público de Correos? 6212

Realizada la pregunta por el señor Cárceles Nieto, el se-ñor Ministro de Transportes, Turismo y Comunica-ciones (Caballero Alvarez) manifiesta que tiene so-licitada una comparecencia en Comisión para in-formar con amplitud y en profundidad sobre las ac-ciones que se vienen realizando en el servicio de Correos.

Página

Del Diputado don Rafael Hinojosa i Luce-na, del Grupo Parlamentario de la Mi-noría Catalana, que formula al Ministro de Trabajo y Seguridad Social: ¿Piensa el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social eliminar el requisito de tener fa-milia a cargo para percibir el subsidio, después de agotar las prestaciones por desempleo, a los solteros mayores de cuarenta y cinco años? 6214

Realizada la pregunta por el señor Hinojosa i Lucena, el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social (Chaves González) informa de los estudios y propó-sitos del Gobierno para mantener la protección a los desempleados, entre ellos al colectivo al que se refie-re el interpelante.

Página

Del Diputado don Emilio Olabarría Mu-ñoz, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), que formula al Ministro de Agri-cultura, Pesca y Alimentación: ¿Cuál es la estrategia del Ministerio de Agri-cultura, Pesca y Alimentación de la rees-tructuración de la industria láctea, cuál es su política respecto a las fusiones que se están proyectando en este sector y es-pecíficamente entre cooperativas de ga-naderos y sobre la posible introducción en España de multinacionales europeas ubicadas en dicho sector? 6215

Formulada la pregunta por el señor Olabarría Muñoz, el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimenta-ción (Romero Herrera) informa de las importantes ayudas prestadas a este sector para hacer frente a la situación derivada de nuestro ingreso en el Mer-cado Común.

Página

De la Diputada doña María Eugenia Cuen-ca i Valero, del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, que formula al Go-bierno: ¿Cuándo piensa el Gobierno aprobar el decreto sobre Derechos y De-beres de los alumnos no universitarios? 6216

Expuesta la pregunta por la señora Cuenca i Valero,

el señor Ministro de Educación y Ciencia (Maravall Herrero) informa que se está terminando el borrador de dicho Reglamento, que espera esté en vigor para el próximo curso.

Página

Del Diputado don Antonio Garrosa Resina, del Grupo Parlamentario CDS, que formula al Gobierno: ¿Se ha producido en el territorio dependiente del Ministerio de Educación algún nombramiento de funcionarios docentes para el desempeño de la función inspectora en comisión de servicios y sin el trámite previo del concurso de méritos? 6217

Realizada la pregunta por el señor Garrosa Resina, el señor Ministro de Educación y Ciencia informa de la cobertura de 26 puestos en régimen de comisión de servicios, de carácter provisional, para atender necesidades urgentes.

Página

Del Diputado don Angel Sanchis Perales, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que formula al Ministro de Educación y Ciencia: ¿Está el Ministro dispuesto a rectificar la Orden de 10 de marzo de 1988 que regula la admisión de alumnos en centros sostenidos con fondos públicos en la que inicial y formalmente se corrige la homóloga del año anterior, al suprimir la obligatoriedad de presentar la copia de la declaración del IRPF, pero que después se exige indirectamente al penalizar con la puntuación mínima a quienes no la presentan? 6218

Realizada la pregunta por el señor Sanchis Perales, el señor Ministro de Educación y Ciencia informa de la no obligatoriedad de presentar copia de la declaración de la renta, si bien tal presentación debe realizarse para añadir puntos al baremo correspondiente.

Página

Interpelaciones urgentes 6220

Página

Del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre medidas de política general que piensa adoptar el Gobierno para mejorar la seguridad y rapidez del transporte ferroviario en España 6220

Defiende la interpelación de Coalición Popular el señor Llorens Torres. Considera que trasladar al Parlamento los problemas que más preocupan al ciudadano es la tarea fundamental de una democracia, y en este sentido está seguro de que la presente in-

terpelación es respaldada mayoritariamente. Llama la atención sobre que desde que el Gobierno Socialista tiene responsabilidades de poder ha aumentado la mortandad por causa de los accidentes tanto aéreos como por carretera y ferroviarios, con unos resultados estadísticos mucho más graves que la media de los países comunitarios. Ciñéndose concretamente al ferrocarril, afirma que RENFE funciona muy mal, en opinión compartida por los ciudadanos, y reconocida por el mismo Presidente de la empresa. Como causa de este mal funcionamiento alude a la retirada de las inversiones desde el año 1983 por parte del Gobierno Socialista, con unos resultados que ahora todos han de lamentar.

Fijándose en el porcentaje de tráfico que utiliza el ferrocarril, expone que no llega al 10 por ciento del total del transporte terrestre, ya se trate de viajeros o mercancías, colocándonos en una cifra muy inferior a la media comunitaria como consecuencia de la mala calidad del servicio que se presta. Entretanto, se ha multiplicado el número de altos cargos de la compañía, mientras que paralelamente se han sustituido expertos ferroviarios por sindicalistas. En estos momentos se presenta a bombo y platillo el Plan de Transporte Ferroviario, previendo invertir del orden de 2,1 billones de pesetas a lo largo de trece años, sin que tal inversión sirva para adaptarnos al ancho del ferrocarril europeo, necesidad considerada fundamental por el mismo Ministro de Transportes.

Se refiere posteriormente el señor Llorens a accidentes recientes, como los acaecidos en Lérida y Valladolid, preguntando respecto del primero cuándo van a suprimirse los pasos a nivel y afirmando, en relación con el segundo, que se han incumplido varios artículos del Reglamento de Transportes por RENFE, quedando un importante cúmulo de incógnitas por despejar.

En nombre del Gobierno contesta el señor **Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez)**. Comienza refiriéndose a los recientes accidentes de Lérida y Valladolid, señalando respecto del primero la existencia de tres rutas alternativas y la visibilidad, por ambos lados del paso a nivel superior, a los 600 metros. En todo caso, respondiendo a la pregunta formulada, considera ciertamente importante el tema de los pasos a nivel, informando de las actuaciones del Gobierno durante los últimos años y las previsiones para el futuro, al mismo tiempo que facilita numerosas cifras relativas a los pasos a nivel existentes en diversos países europeos. Asimismo facilita diversos datos relacionados con el nivel de accidentalidad en nuestro país, tratando de rebatir la afirmación del interpelante en el sentido de que dicho nivel en los últimos años es el más alto de los países comunitarios. Al facilitar tal información, aclara el señor Ministro que en absoluto intenta quitar dramatismo ni gravedad a los

últimos accidentes, que indudablemente requerirán de actuaciones importantes o la continuación de las que en estos momentos se vienen llevando a cabo. En cuanto a que RENFE funciona mal, según reconocimiento del propio Presidente de la empresa, afirma que ello no quiere decir que no se esté mejorando y, sobre todo, sentando las bases para la gran mejora del ferrocarril. Exponen importantes cifras de inversión acometidas en los últimos años y los proyectos existentes para el futuro inmediato, agregando que no es de recibo el que se pretenda achacar todos los males de la infraestructura del ferrocarril español al Gobierno Socialista.

En relación con el tema del ancho de nuestro ferrocarril y su adaptación al ancho europeo, manifiesta que el problema, más que del ancho de vía, está en centrar la labor comercial de la compañía en la captación del producto, dando un mejor servicio al cliente.

Finaliza el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones haciendo referencia a algunas de las importantes actuaciones contempladas en el contrato-programa establecido con RENFE.

Replica el señor Llorens Torres y duplica el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

En turno de fijación de posiciones interviene el señor **García Fonseca**, en representación de la Agrupación Izquierda Unida-Esquerra Catalana. Ciñéndose al tema de la seguridad en el transporte ferroviario, considera la interpelación bastante ligada a los terribles accidentes habidos últimamente en Lérida y Valladolid, respecto de los que manifiesta que si son motivo de primera plana, lo son casi más por lo inhabituales que por ser síntoma de inseguridad permanente en nuestros ferrocarriles. Con ello no pretende echar ningún capote al Gobierno socialista, sino poner de manifiesto que el ferrocarril en general ofrece en nuestro país unas condiciones de seguridad absolutamente incomparables a los demás medios de transporte, estando, en su opinión, a la altura de la de los países europeos en general. Ello no debe ser obstáculo para solicitar la creación de planes de seguridad concretos, ya que no pueden considerarse como tales los que se indican en el contrato-programa.

En nombre de la Agrupación de la Democracia Cristiana, el señor **Pérez Dobón** ciñe su intervención al tema de la seguridad y la rapidez en el transporte ferroviario, dejando para próximos debates el Plan de Transportes Ferroviarios. Respecto de este tema de la seguridad muestra su coincidencia con el señor García Fonseca, en el sentido de no creer que una de las características de nuestro transporte ferroviario sea la inseguridad, aun lamentando los accidentes últimamente producidos. El porcentaje, sin embargo, es mínimo comparado con la carretera y otros medios de transporte.

En cuanto a los pasos a nivel, entiende que nuestra

red ferroviaria tiene un grave problema a resolver, agravado en muchos casos por hallarse en zonas urbanas muy congestionadas.

El señor **Bernárdez Alvarez**, del Grupo Mixto, llama la atención del señor Ministro respecto de que la situación del ferrocarril en algunas partes del territorio nacional es bastante peor de la que a veces se reconoce, circunstancia que debiera tenerse en cuenta de cara al futuro Plan de Transportes Ferroviarios para prestar una especial atención a esos lugares. A este respecto cita la situación en la que se encuentra Galicia.

El señor **Rebollo Alvarez-Amandi**, del Grupo del CDS, renuncia a anticipar el debate correspondiente al Plan de Transportes Ferroviarios previsto para las próximas semanas. En cuanto al problema de la seguridad ferroviaria, resalta las circunstancias que han concurrido en el accidente de Valladolid, respecto del que permanecen oscuras algunas cuestiones. En todo caso, afirma que la seguridad va en función de lo que se gasta fundamentalmente en conservación y mantenimiento, apartado al que se debe dedicar el dinero suficiente. También tiene mucho que ver con la seguridad la falta de motivación o satisfacción del personal, cuestión que entiende que está fallando al suprimirse prácticamente la carrera ferroviaria por la política de jubilaciones anticipadas y el no tratamiento adecuado al personal de la Red.

Página

Del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, relativa a la agravación de las crisis del sector porcino 6228

En representación del Grupo de Minoría Catalana, el señor **Ferrer i Profitós** defiende la interpelación formulada. Se refiere a la grave situación por la que atraviesa en este momento el sector del porcino en España, situación que ha ido evolucionando negativamente en los últimos meses con una tendencia de los precios a la baja que se viene manifestando ininterrumpidamente desde hace dos años. Tan grave situación de crisis se debe, a su juicio, a la falta de previsión habida en el momento de nuestra adhesión a la CEE. Expone numerosas cifras sobre la evolución de los precios en el sector a lo largo de los últimos tiempos, todo lo cual da lugar a una situación preocupante de muchas familias españolas, situación que se agrava hasta extremos peligrosos ante la falta de medidas eficaces y decisivas. Dado que piensa que aún es tiempo de salvar el sector evitando que ocurran males mayores, pide la adopción de medidas adecuadas y conducentes a dicho fin.

En nombre del Gobierno contesta el señor **Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Romero Herrera)**. Considera razonable la descripción realizada por el interpelante sobre la situación por la que atraviesa el sector porcino, que, a su juicio, se debe

a una problemática concreta que todos han reconocido y que les ha llevado a la celebración de diferentes reuniones entre las partes afectadas para tratar de llegar a soluciones eficaces. Se refiere también a la situación derivada de nuestro ingreso en la CEE y a los precios actuales del porcino en España, que están en el ciclo más bajo de la Comunidad, a excepción de Alemania. Tal situación se ha producido, en primer lugar, como consecuencia del aumento de la oferta interna de los últimos tiempos, con independencia de lo que está sucediendo en la Comunidad.

Expone después numerosas cifras acerca de la evolución del sector y de la necesidad de ajustar la oferta de producción interna al consumo real del país. Entre tanto ello se consigue, se ha procurado realizar un ajuste de las importaciones, medida que, en todo caso, considera insuficiente.

Informa, finalmente, de las negociaciones que se vienen realizando en la Comunidad y de las peticiones de la Administración española, esperando que próximamente se llegue a un acuerdo sobre el particular, iniciándose así el camino adecuado para la solución del problema planteado.

Replica el señor Ferrer i Profitós y duplica el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Para fijación de posiciones interviene el señor **Borques Guillén**, de la Agrupación de la Democracia Cristiana, que destaca la importancia del sector de producción del porcino en España, cuya aportación a la producción final ganadera gira en torno al 23 por ciento, con una producción de 1.160.000 toneladas. Respecto a la actual situación de crisis la califica de grave y señala que se viene arrastrando desde junio de 1986, sin que se vea una salida a la misma, perjudicando no sólo a los ganaderos, sino también a las industrias del sector cárnico. Pide, por consiguiente, la adopción de una serie de medidas con carácter urgente para salir de la situación creada.

En representación del Grupo del CDS, el señor **Castaño Casanueva** considera que la interpelación se ha formulado con una visión realista, tocando los problemas que tiene el sector del porcino y buscando las posibles soluciones. Su Grupo Parlamentario, con independencia de su color político y de que esté o no en la oposición, tiene que tener sensibilidad ante el deterioro profundo del sector quizá mayor de nuestra ganadería. La situación ha sido calificada como grave y, sin ánimo catastrofista, tiene que decir que es realmente gravísima, hasta el punto de que si en breve plazo de tiempo no se toman las medidas oportunas, estamos abocados a la desaparición del sector, ya que no se puede pedir a nadie que soporte una crisis continuada a lo largo de dos años.

Como causa de la situación descrita menciona la pésima negociación con la Comunidad Económica Europea. Finaliza solicitando la adopción inmedia-

ta de soluciones que, a su juicio, pueden consistir en la supresión total de las importaciones, una apertura de compras por parte de la Intervención en condiciones normales y el establecimiento de ayudas económicas y fiscales, con las moratorias correspondientes, para los ganaderos del sector.

En nombre del Grupo de Coalición Popular, el señor **Llorens Torres** destaca el acuerdo existente entre todos los Grupos de la oposición al juzgar la situación por la que atraviesa el sector del porcino, frente a la que, como siempre, está la postura del Gobierno y el Grupo Socialista considerando que son ellos los acertados, mientras están equivocados todos los demás. Alude también a la situación angustiosa de la provincia de Lérida, primera productora en el censo porcino nacional, donde, al igual que en el resto de España, se está hundiendo y arruinando el sector, lo que les debe llevar al cierre total de las importaciones.

Página

Del Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación Democracia Cristiana sobre responsabilidad civil del personal docente 6236

Defiende la interpelación, en representación de la Agrupación de la Democracia Cristiana, el señor **Ollero Tassara**. Recuerda que hace más de un año su Agrupación presentó una proposición no de ley solicitando la regulación de la anormal situación en que se encontraban los docentes ante las exigencias de responsabilidad civil por los afectados por daños derivados de las actividades escolares o paraescolares. Se hactan con ello eco de un grave problema que tiene como víctimas a los docentes, pero que repercute gravemente sobre la calidad de la enseñanza. Se refiere después el señor Ollero a la existencia de problemas que no tiene sentido ignorar, como se hizo anteriormente; antes al contrario, es preciso contemplar las peculiaridades que tiene la función docente, a fin de garantizar el amparo de la Administración.

El señor **Ministro de Educación y Ciencia (Maravall Herrero)** señala que, al tratar el problema de la responsabilidad civil del personal docente, el señor Ollero ha empleado una forma de intervención, legítima, sin duda, pero mezclando, como es habitual en él, el tono catastrofista con la descalificación de políticas educativas que no son de su cuerda. Seguidamente analiza el tema de la responsabilidad de los profesores por causa de accidentes producidos en actividades escolares y extraescolares, haciendo referencia al marco normativo existente para tratar de demostrar la no necesidad de legislar sobre el tema. Ello es así debido a que la responsabilidad patrimonial de la Administración del Estado, y dentro de ella la Administración docente, se encuentra ya regulada en nuestra normativa jurídica, y para mayor garantía de los particulares, es decir,

de todos los ciudadanos españoles, se configura tal responsabilidad como objetiva y directa.

Dicha regulación viene efectivamente contemplada en la Ley de Expropiación Forzosa, en su artículo 121, y la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, en sus artículos 40 y siguientes, así como en la propia Constitución de 1978, artículo 106.2 de la misma.

Entiende, por consiguiente, que carece de sentido plantear la necesidad de una nueva norma con rango de ley, salvo con fines polémicos y propagandísticos.

Replica el señor Ollero Tassara y duplica el señor Ministro de Educación y Ciencia.

*Para fijación de posiciones hacen uso de la palabra los señores **García Fonseca**, por la Agrupación Izquierda Unida-Esquerri Catalana; **Moldes Fontán**, del Grupo del CDS, y la señora **Izquierdo Arija**, del Grupo de Coalición Popular.*

Se suspende la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos de la noche.

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

PREGUNTAS:

— **DEL DIPUTADO DON NICOLAS SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-AGRUPACION IU-EC, QUE FORMULA AL VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿PODRÍA EXPLICAR EL SEÑOR VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO LAS PODEROSAS RAZONES DE SU DECISION DE UTILIZAR EN VIAJE PRIVADO UN AVION MYSTERE DE LA FUERZA AEREA ESPAÑOLA PARA EVITAR EL ATASCO DE TRAFICO QUE HA SUFRIDO LA MAYORIA DE LOS ESPAÑOLES?**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión. Entramos en el punto IV del orden del día: preguntas orales.

Empezaremos con la pregunta número 9, del señor Sartorius.

El señor Sartorius tiene la palabra.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES**: Señor Presidente, señorías, la pregunta está formulada con toda precisión y la conoce el señor Vicepresidente del Gobierno. Se refiere a las poderosas razones de su decisión de utilizar en viaje privado un avión Mystère de la Fuerza Aérea Española para evitar el atas-

co de tráfico que ha sufrido la mayoría de los españoles al regresar de sus vacaciones de Semana Santa.

Esa es la pregunta; la respuesta la tendrá el señor Vicepresidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sartorius.

Tiene la palabra el señor Vicepresidente del Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Guerra González): Señor Presidente, señorías, señor Sartorius, voy a intentar contestar a lo que le interesa: las razones para la utilización de un avión de uso oficial, y explicar un acontecimiento que quizá ha tenido un derramamiento de tinta desproporcionado a mi juicio, derramamiento que se ha hecho, además, sobre datos generalmente falsos.

No se trata tanto de un atasco de tráfico, como saben bien SS. SS., sino de un paso fronterizo entre Portugal y España, en una travesía de un río. Por tanto, no es un atasco de tráfico sino de una travesía en un «ferry», que hace que los automovilistas deban esperar a veces, en algunos días, incluso horas para poder atravesar. Afortunadamente parece que está en vías de solución de futuro.

Exactamente llegando a la frontera portuguesa-española, las autoridades portuguesas dirigieron el vehículo que yo ocupaba, un automóvil, hacia la zona que ellos creían que era el lugar de aparcamiento. Cuando yo me percaté dónde estaba aparcado y pude ver que había un número importante de vehículos que estaban esperando, manifesté inmediatamente que no me parecía correcta la forma de hacer el paso, porque sabía que podría incomodar a los que lógicamente tienen una cierta exasperación después de una, dos o tres horas de espera para atravesar el río. Las autoridades portuguesas manifestaron insistentemente que era una deferencia no hacia mi persona —por cierto, no recordaban mi nombre—, sino a un representante del Gobierno de España, y que ellos entendían que yo debiera embarcar inmediatamente en el «ferry» que se estaba aproximando al muelle. Les dije que no estaba dispuesto a eso porque sabía que podía haber algún inconveniente en las personas que esperaban. El «ferry» llegó. Insistieron mucho para que embarcara el automóvil que yo ocupaba, me negué y entonces el «ferry» salió con los automóviles que naturalmente les correspondía en la fila que allí había formada. Antes de la llegada del siguiente «ferry» ellos insistieron para que embarcara inmediatamente en el segundo «ferry», y en ese espacio de tiempo pude apreciar cómo algunos automovilistas, quizás por esa espera prolongada, establecían un diálogo —si así se puede llamar, porque era un poco violento— con un grupo de policías portugueses. Creí que podría desembocar en un conflicto entre la policía portuguesa y ciudadanos españoles que no tenía justificación, y entonces tomé la decisión de abandonar el muelle y dirigirme a Faro, solicitar un avión y volver. Para abandonar el muelle tuve incluso que discutir nuevamente con los policías portugueses porque, mientras que yo dirigía el coche hacia un lado, ellos, con sus cuerpos y sus gestos delante, querían dirigirlo hacia el «ferry», y no quise hacerlo.

Estos son los verdaderos hechos y no los que algunos, quizá con intenciones que nada tienen que ver con los acontecimientos, han dicho. Por tanto, en resumen, yo le diría, señor Sartorius, que, sin entrar en discusión sobre si se debe guardar un turno o no al ser un miembro del Gobierno, no hubo intención de adelantar a la fila que había allí, sino todo lo contrario, y basten los hechos. Ni en el primero ni en el segundo «ferry» que yo pude ver quise embarcar, y si hubo personas que esperaron, exasperados quizás, dos horas y algunos me parece que hasta tres horas, yo tuve que esperar seis horas. **(Un señor Diputado pronuncia palabras que no se perciben.)** Hay un Diputado que parece que no quiere que siga hablando. Como hay otra pregunta, puedo seguir luego.

El señor **PRESIDENTE**: El debate lo dirige el Presidente, señor Vicepresidente. Puede continuar.

El señor **VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Guerra González): Eso suponía yo, Presidente.

En segundo lugar, creo que hay que agradecer a las autoridades portuguesas que quisieran tener la deferencia con España. Creo que hay que agradecer esa intención, aunque el resultado no fuera bueno. Tercero, sin entrar en discusión sobre si la condición de Vicepresidente o de miembro del Gobierno se mantiene o no durante las actividades privadas, me parece que mi posición fue correcta al tomar la decisión de abandonar el muelle y solicitar un avión de uso oficial para volver a España. Y, por último, debo añadir que mi decisión fue incorrecta en cuanto a la forma de preparar o, más bien, la forma de no preparar los viajes privados, en concreto éste y todos los demás. Probablemente haya que prepararlos, haya que tener otros vehículos y otras personas que ayuden, pero, claro, eso significa más gastos y parece que puede ir en el sentido contrario al de las críticas que se han suscitado en estas dos semanas. Por tanto, quizás pueda haber otras intenciones que no son del momento, pero que desde luego son ajenas a los acontecimientos tal como se desarrollan.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Vicepresidente. Señor Sartorius, tiene la palabra.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES**: Señor Presidente, señorías, señor Vicepresidente, nuestro Grupo nunca ha discutido, ni va a discutir hoy aquí, el derecho que le asiste al Vicepresidente del Gobierno de utilizar un avión Mystère para sus desplazamientos. Nosotros agradecemos al señor Vicepresidente que haya reconocido ante esta Cámara que se equivocó a la hora de preparar el viaje. Ese es uno de los elementos importantes por los cuales nosotros hemos hecho la pregunta, sin ninguna otra intención coincidente con ningún otro Grupo de esta Cámara, como es bien conocido.

Ahora bien —y me va a permitir que el breve tiempo que tengo sea similar al del señor Vicepresidente en esta respuesta—, el tema de fondo para nosotros es que en un regreso de vacaciones del Vicepresidente del Gobierno,

cuando millones de compatriotas están bloqueados en las carreteras españolas (en este caso en una carretera portuguesa formada por españoles que vuelven de vacaciones), en una de las operaciones retorno más desastrosas que ha habido en los últimos años, con gente evidentemente, como ha reconocido el señor Vicepresidente que puede estar molesta o crispada por esa espera, el Vicepresidente del Gobierno, y lo ha reconocido él hoy aquí, inducido por el celo de unos funcionarios de un determinado país, acepta el hecho de pasar por una cola y se encrespan los ánimos, como es lógico, en algunas personas.

Hay que conocer la idiosincrasia del pueblo español. En este país saltarse una cola es algo delicado **(Risas y rumores.)**, delicado. En todo caso, un Vicepresidente del Gobierno no puede volver de sus vacaciones y pretender pasar por delante de esa cola. **(Rumores.)** El ha dicho que no lo pretendió, sino que fue inducido a hacerlo y dijo que no. Pero posteriormente, al ver que no puede pasar de esa forma (y había muchas maneras mucho mejores de hacerlo: podía haber pasado, por ejemplo, protegido por una escolta, podía haber pasado de otra manera, podía haber esperado a que la cola se deshiciese **(Risas.)**, podía haber otras formas para haber resuelto ese problema), regresa a la ciudad de Faro y pide un avión.

Creo que la impresión que ha producido el Vicepresidente del Gobierno, inconscientemente —después de la respuesta que nos ha dado, inconscientemente, por supuesto, porque no había esa intención—, la imagen que ha producido, señorías, es que le ha hecho un corte de mangas a este país. **(Rumores.—Risas.)** Sí, sí, ésa es la impresión que ha producido. Yo me doy cuenta hoy aquí que inconscientemente, pero se lo ha hecho. Porque les ha dicho: ¿cómo, que yo no voy a pasar? Pues ahora pido un avión. Esa es la imagen que se ha producido.

Y no me digan, porque no ha sido Izquierda Unida quien lo ha planteado así, que nosotros hemos magnificado el problema. Aquí los únicos que han magnificado el problema, si es que ha habido alguien que lo haya magnificado, yo diría mayestificado, ha sido un Senador del Grupo del Gobierno, que ha mayestificado el problema de manera bastante inoportuna y torpe, por no hablar de otra forma; no Izquierda Unida, que se ha limitado a hacer una pregunta al Vicepresidente del Gobierno en su función de control, una de tantas a las que el Vicepresidente del Gobierno responde todas las semanas ante esta Cámara. Por tanto, no ha sido una exageración.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya, señor Sartorius.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES**: Concluyo, señor Presidente, diciendo que lo que más nos preocupa a nosotros de este suceso, pero que con el reconocimiento que ha hecho el señor Vicepresidente de su equivocación en cuanto a la utilización lo minimiza bastante, puesto que ha reconocido ese error, es la imagen que se ha producido en este país de que el poder siempre es el mismo, siempre se usa de la misma manera y siempre adopta las mismas formas. Y eso no es

dar ejemplo en este país, que necesita también de ejemplos.

Ustedes dirán que es una anécdota. Pues bien, yo les digo, señorías, que debajo de las anécdotas, de los pequeños sucesos, hay acontecimientos serios que se reflejan y se desvelan, y es que la gente quiere que se le gobierne de una manera diferente y en esta ocasión no se ha dado un buen ejemplo, en contra de la propia voluntad del Vicepresidente del Gobierno. Pero así ha sido.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sartorius.

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL RENEDO OMAECHEVARRIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿POR QUE RAZON EL SEÑOR VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO UTILIZO UN AVION OFICIAL PARA EL TRANSPORTE PRIVADO DE EL Y DE SU FAMILIA A LA VUELTA DE SEMANA SANTA?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 17 del señor Renedo Omaechevarría, que tiene la palabra.

El señor **RENEDO OMAECHEVARRIA**: Gracias, señor Presidente.

Aunque el señor Vicepresidente ha explicado una parte de los acontecimientos que ocurrieron aquel domingo en la vuelta de las vacaciones de Semana Santa, queda, sin embargo, otro aspecto que consideramos que tiene también interés para la opinión pública, y es el que se refiere a la utilización del avión Mystère para la vuelta de las vacaciones. Por ello, le formulo la siguiente pregunta al señor Vicepresidente: ¿Por qué razón el señor Vicepresidente del Gobierno utilizó un avión oficial para el transporte privado de él y de su familia a la vuelta de Semana Santa?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Renedo.

El señor Vicepresidente tiene la palabra.

El señor **VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Guerra González): Señor Presidente, señorías, como es obvio ésta es una repetición de la pregunta que acaba de hacer el Diputado de Izquierda Unida. Ya he explicado la razón: creí que podría evitarse un conflicto entre ciudades españolas y policías funcionarios portugueses, lo que hizo que al no tener otro mecanismo de paso que evitar eso, me dirigí a Faro y solicité ese avión que, por otra parte, tiene ese uso, para las autoridades; y es difícil que algunos pretendan separar a cualquier persona, lleve el nombre que lleve, cuando tiene el cargo y cuando no lo tiene, cuando está en pura actividad privada o pura actividad pública.

Encontraría un gran placer si me permitieran en algunos ratos privados ser privado y no público.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Vicepresidente. Tiene la palabra el señor Renedo.

El señor **RENEDO OMAECHEVARRIA**: Tengo que decir al señor Vicepresidente que así como la explicación que ha dado a la pregunta del anterior interviniente, en relación con el famoso salto de la cola en la ría de Ayamonte ha sido amplia, sin embargo, esta otra explicación no me parece seria y, sinceramente, tampoco creo que responda a la realidad. Ello por una razón, porque sin magnificar este tema, porque efectivamente no es de gran trascendencia, lo cierto es que hay unos aviones oficiales que parece de sentido común que se utilicen para actos y viajes oficiales y no para viajes privados, salvo que en este último caso existan especiales razones de urgencia, de seguridad personal o de otro tipo que yo no he oído al señor Vicepresidente, que quizá han existido, pero mientras no se expliquen, desde luego, no se puede considerar justificado este uso.

Por ello creo que no fue acertada la utilización del Mystère. Quizá se hubiesen podido utilizar otros medios para regresar a España: esperar la cola, por ejemplo, o haber utilizado otra frontera, como se ha explicado en un determinado medio de comunicación. En definitiva, creo que no fue un acierto el que el señor Vicepresidente utilizara el Mystère para regresar de las vacaciones de Semana Santa.

Cuando se hace uso de un derecho, que legalmente le está atribuido al Vicepresidente y a todo el Gobierno, que no está justificado, no se adecua a una verdadera necesidad, hay un caso típico que los juristas llaman abuso de derecho y que políticamente sería un abuso de poder.

Creo, no obstante, señor Vicepresidente, que no es ésta la causa por la cual los españoles, o una gran parte de ellos, por lo menos, se han sentido francamente preocupados por ese tema, porque ha tenido un gran impacto en la opinión pública. La causa, a mi juicio, no ha sido el que se haya utilizado un avión oficial de forma más o menos justificada, sino las circunstancias que han concurrido, desde el hecho de que ese mismo día millones de españoles —como se ha señalado antes— estaban atrapados en los innumerables atascos del regreso de las vacaciones de Semana Santa, y lógicamente no les sentó nada bien conocer esta noticia, aunque fuese inexacta en el fondo, hasta los comentarios y las justificaciones posteriores de importantes miembros de su Partido, a cual más torpe y más desafortunada y, en algunas ocasiones, hasta falsas, porque parece que se han llegado a inventar hechos que no han ocurrido para justificar un hecho que, en sí mismo, repito, no tiene gran trascendencia, pero que ha causado un impacto muy negativo ante la opinión pública.

En definitiva creo que es esto, y no el hecho de la utilización del avión, lo que ha producido una alarma social o por lo menos un estado de insatisfacción ante la opinión pública. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Renedo, le ruego que termine.

El señor **RENEDO OMAECHEVARRIA**: Sí, señor Presidente.

Creo que es el desprecio a la opinión pública, la arrogancia o la falta de reconocimiento de que hay otras posibilidades u otras formas de ejercer el poder, lo que revela por parte de su Partido —se lo digo con todo el respeto— que hay un distanciamiento muy grande de lo que es la opinión pública predominante en estos momentos. Concluyo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Renedo, ha acabado su tiempo.

Tiene la palabra el señor Vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Guerra González): Señor Presidente, señorías, señor Renedo, debo, en principio, manifestar mi conformidad con que se hayan expresado los señores Diputados que han intervenido en el sentido de no darle mayor trascendencia al asunto; eso ya indica que no se está en una cierta onda, una especie de vendaval antidemocrático que hay fuera de esta Cámara (no hablo de los Diputados, me alegra que no se sumen a ese vendaval), hay una especie de intento de deterioro permanente de las instituciones democráticas, de las instituciones públicas (**Rumores**). Señores Diputados, estoy diciendo que me alegro de que no haya ningún Diputado que se sume a ello, «excusatio non petita, accusatio manifesta»; no estoy hablando de los miembros de esta Cámara.

Pienso que está existiendo un deterioro de las instituciones, entre ellas, de este propio Parlamento; hay un intencionado, creo yo, deterioro de las instituciones, porque hay personas que han perdido toda esperanza de que la Administración del Estado, el poder que estuvo en sus manos durante mucho tiempo, pueda volver normalmente, y en esta desesperación piensan: «si no lo tengo yo, no lo tiene nadie».

A mí me satisface que haya esa actitud por parte de los Diputados de no subir a ese carro, que siempre es un carro peligroso, porque cuando se debilita la democracia se debilita para todos los demócratas, y no para los de una corriente ideológica o de otra.

Yendo a la cuestión concreta, no estoy de acuerdo con la expresión del señor Renedo en cuanto a que fuera desafortunado utilizar el avión. Yo creo que no. Lo desafortunado fue no preparar un viaje porque se piensa que va uno de privado y no le dejan a uno, como es obvio, ir de privado. Ahora ya se me ofrece incluso que hiciera la travesía a nado, en esta temporada. Yo sé que a alguno le podría gustar mi desaparición... (**Risas.**) Querría terminar sólo diciendo, no a los Diputados o Diputadas que se sientan en esta Cámara, sino a otros que están en ese vendaval antidemocrático, y que han hecho quizá una desproporción de este acontecimiento, que don Miguel de Unamuno, que se preguntó durante mucho tiempo y manifestó que tenía grandes dudas sobre si la causa de la decadencia de España, de que España no fuera hacia delante, la tenían más los pillos que los tontos, hablando a esas otras personas que no están aquí, Miguel de Unamuno tenía esa duda porque Unamuno no conocía a esos otros.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Vicepresidente.

— **DEL DIPUTADO DON RAMON TAMAMES GOMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: SI SE CONOCE YA POR LOS SERVICIOS ECONOMICOS DEL GOBIERNO EL COSTE TOTAL DEL VIAJE DEL AVION MYSTERE MADRID-ALGARVE-SEVILLA EMPLEADO POR EL VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO, DURANTE EL RETORNO DE SUS VACACIONES PARTICULARES, A FIN DE EVITAR LAS RETENCIONES EN EL EMBARQUE PARA EL CRUCE DEL GUADIANA ENTRE VILA REAL DE SANTO ANTONIO Y AYAMONTE, ¿A CARGO DE QUIEN VA A CORRER EL PAGO DE LA CORRESPONDIENTE FACTURA DE GASTOS?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 12, del señor Tamames Gómez, que tiene la palabra.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, la pregunta número 12 que suscribo dice escuetamente lo siguiente: Si se conoce ya por los Servicios Económicos del Gobierno el coste total del viaje del avión Mystère Madrid-Algarve-Sevilla empleado por el Vicepresidente del Gobierno, durante el retorno de sus vacaciones particulares, a fin de evitar las retenciones en el embarque para el cruce del Guadiana entre Vila Real de Santo Antonio y Ayamonte, ¿a cargo de quién va a correr el pago de la correspondiente factura de gastos? Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Tamames.

El señor Ministro para las Relaciones con las Cortes tiene la palabra.

El señor **MINISTRO PARA LAS RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARIA DEL GOBIERNO** (Zapatero Gómez): Los gastos relativos a la Casa Real, Presidente y Vicepresidente del Gobierno, en cuanto a los traslados a que se refiere S. S., los paga el Ministerio de Defensa directamente a través del capítulo 2.º de su presupuesto. Los del resto de los Ministros se pagan de los presupuestos de cada uno de los Departamentos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

El señor Tamames tiene la palabra.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Señor Presidente, encuentro un poco extraño que conteste el señor Zapatero a esta cuestión (**Risas.**), porque realmente el que tendría que contestar es el Vicepresidente del Gobierno. (**Rumores.**) Pero su contestación desde luego no me satisface en absoluto, y vamos a los hechos y tranquilicéme.

Primero, la utilización fuera de servicio de un bien público, y en este caso de un vehículo oficial, es ilegal y hay que pagarla. Y esa es una norma democrática que funciona en todos los países democráticos. Es confundir si no el Estado con el patrimonio propio y eso pertenece al pasado y, desde luego, no es democrático.

Segundo, la utilización de un vehículo oficial fuera de

servicio se considera en la contabilidad, y en los términos de la contabilidad pública española, como una retribución en especie, hay que anotarla en la declaración sobre la Renta y tiene sus consecuencias fiscales (**Rumores.**) como un ingreso, por tanto como un exceso de ingreso que podría ser bastante discutible, o como un pago adicional al subir en los tramos.

No es la primera vez que el señor Vicepresidente del Gobierno utiliza el avión Mystère para sus viajes particulares. En las revistas de estos días viene la utilización de estos aviones particulares para desplazamientos, incluso fuera de España.

Señor Presidente, el viaje no era oficial, y eso está claro. Se trataba de unas vacaciones en el Algarve. Me parece muy bien que el señor Vicepresidente pase las vacaciones donde la parezca, pero vacaciones particulares. Acompañamiento familiar: me parece muy bien que se acompañe de quien quiera.

Y también tengo que decir lo siguiente. Las contraargumentaciones que se han utilizado desde el Grupo Socialista son argucias y no argumentos. Porque el señor Martín Toval ha dicho que era para llegar en seguida a la Moncloa. Yo supongo que el señor Martín Toval en ese momento no estaba bien informado, no pretendo que mienta. Pero ese avión no volvió a la Moncloa, sino que se quedó en Sevilla. El señor Benegas ha tratado de trivializar la cosa diciendo que es tercermundismo. No es tercermundismo; lo que es tercermundismo es intentar encubrir la verdad.

Quiero decir que en esos grupos está rigiendo la norma de esa especie de aforismo del autoritarismo: el jefe no se equivoca nunca (artículo 1.º), y en los supuestos en que parezca que el jefe se equivoca, se estará a lo dispuesto en el artículo 1.º (artículo 2.º). No es posible seguir así. (**Risas.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tamames, le ruego que concluya.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Señor Presidente, le tengo que decir que no es posible seguir así. No es posible que un Partido, que dice que es el Partido de los pobres, utilice mecanismos como éste.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor **MINISTRO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARÍA DEL GOBIERNO** (Zapatero Gómez): Señor Presidente, me voy a limitar, obviamente, a responder a la pregunta que ha hecho el señor Diputado, dejando a un lado, por respeto a todos los ciudadanos que nosotros representamos, la tendencia del señor Tamames a la exageración, al insulto y a la descalificación general.

Ha preguntado usted cómo se pagan estos viajes. Yo le diría que usted lo tiene que conocer, señor Tamames, puesto que figura en los presupuestos por programas y

memoria de objetivos que se han enviado a esta Cámara. En la página 14 de lo que se llama la serie verde tiene usted explicado claramente cuál es este programa, cuáles son los objetivos y con qué medios se cuenta.

El Estado cuenta para el transporte de personalidades con lo que se llama el Grupo 45, que está compuesto por cuatro Mystère y un Falcon. Estos aviones tienen autorizado un total de 2.074 horas de vuelo. Los altos cargos utilizaron el año pasado estos aviones por un total de 828 horas. Estos aviones tienen que estar continuamente utilizándose a efectos de mejorar la práctica de los pilotos y tenerlos a punto. (**Risas.**) Eso hace, señores Diputados, que tengamos que dedicar estos aviones a otro tipo de actividades para completar las 2.074 horas. Por eso se dedican, también, al traslado de trasplante de órganos y a vuelos de calibración de ayuda a la navegación. Como no es suficiente, señor Presidente, porque el año pasado todavía faltaban 74 horas, se tuvieron que hacer 34 vuelos de instrucción y 11 vuelos de pruebas. Este es el funcionamiento del Grupo 45 que, como pueden ver, los altos cargos lo utilizan menos de lo que sería necesario para mantener los aviones en perfecto estado de uso. (**Rumores.**)

En cuanto al precio, se ha hablado de cifras sin justificación y sin sentido. Se ha hablado de gastos millonarios. Pues bien, señorías, les tengo que decir que si se hiciera el cálculo de lo presupuestado por las 2.074 horas que se dedican, estos vuelos salen a 201.676 pesetas por hora. Estas son las cifras y éstas son las explicaciones del funcionamiento del Grupo 45. Cualquier otra insinuación respecto al funcionamiento de este Grupo o respecto a cantidades, obviamente, es pura demagogia.

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

— **DEL DIPUTADO DON ADOLFO CAREAGA FONTECHA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-GRUPACION PL, QUE FORMULA AL MINISTRO DEL INTERIOR: ¿POR QUE EL GOBIERNO PERMITE QUE TODOS LOS DIAS LA VIDA DE LA CIUDAD DE BILBAO SE VEA COLAPSADA POR LAS ALGARADAS QUE, ACOMPAÑADAS DE GRAVES ESTRAGOS, REALIZAN GRUPOS REVOLUCIONARIOS?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 11 del señor Careaga Fontecha. (**Rumores.**)

Señorías, ocupen sus escaños y guarden silencio. (**Rumores.**) Un momento, señor Careaga. (**Rumores.**) Señorías, ocupen sus escaños y guarden silencio. Estamos esperando para continuar la sesión.

Entiendan que la descortesía la están teniendo con su colega señor Careaga. (**Pausa.**)

Cuando quiera, señor Careaga.

El señor **CAREAGA FONTECHA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Mi pregunta al señor Ministro del Interior es la siguiente: ¿Por qué el Gobierno permite que todos los días la vida de la ciudad de Bilbao se vea colapsada por las algaradas que, acompañadas de graves estragos, realizan grupos revolucionarios?

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Careaga. Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Muchas gracias, señor Presidente.

Señores Diputados, señor Diputado, me parece, con todos los respetos, que los términos de su pregunta son algo excesivos.

En primer lugar, el Gobierno no permite que la ciudad de Bilbao esté colapsada. En segundo lugar, no es exacto que la ciudad de Bilbao esté colapsada todos los días, como ha señalado S. S. En tercer lugar, calificar de revolucionarios los grupos que promueven algunos disturbios o problemas de orden público, como ha hecho S. S., me parece excesivo.

Ha habido una serie de intervenciones de las Fuerzas de Seguridad del Estado desde el mes de enero, cuando empezaron movilizaciones de los trabajadores de la empresa Euskalduna. Le puedo enumerar a S. S. todas esas actuaciones, que son muy numerosas, las diligencias judiciales que se han practicado y las detenciones que en algunos casos se han realizado.

En resumen, estimo que las aseveraciones en las que se basa su pregunta, señoría, no son correctas ni exactas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Careaga.

El señor **CAREAGA FONTECHA**: Me refiero, señor Ministro, evidentemente, a los constantes altercados que durante el pasado invierno han perturbado, día a día, la actividad urbana de Bilbao, promovidos por el colectivo laboral del astillero Euskalduna, que no parece, desgraciadamente, que por el momento vayan a remitir. El respeto que tenemos por la profesionalidad y la seriedad que los trabajadores de Euskalduna han puesto de manifiesto a lo largo de toda la vida de su empresa, nos hace pensar que estas salvajes algaradas, más que a los obreros del astillero, se deben a grupos de provocadores, ajenos tal vez a la empresa, que se aprovechan del malestar creado por la situación de paro para promover las grandes convulsiones que colapsan la vida de Bilbao: trenes y medios de transporte incendiados, el puente de Deusto, punto neurálgico del movimiento urbano, seriamente dañado, los violentos enfrentamientos con las Fuerzas de Seguridad del Estado y, como consecuencia de todo ello, interrumpida la circulación urbana. Este, señor Ministro, es el panorama al que la población bilbaína se encuentra condenada prácticamente todos los días desde hace meses.

No se trata de poner en duda la legitimidad de las reivindicaciones laborales de los obreros de Euskalduna, lo que ocurre es que si los 200.000 parados que, desgracia-

damente, en el País Vasco existen, se dan cuenta de que la forma de defender sus derechos consiste en echarse a la calle y promover los más violentos altercados, la convivencia ciudadana va a resultar muy difícil.

Señor Ministro, el pueblo vasco sufre la violencia terrorista, que constituye seguramente el freno más contundente para remontar la crisis en que se halla sumido. Si a ello añadimos las algaradas callejeras de los colectivos laborales que tengan algo que reclamar, encontraremos un elemento más de inseguridad y de tensión.

Lo más grave, señor Ministro, es el deterioro constante...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Careaga, su tiempo ha concluido.

El señor **CAREAGA FONTECHA**: Termino, señor Presidente. Decía que lo más grave es el deterioro constante del prestigio y de la autoridad del Estado. Queda ante el contribuyente la sensación de que aquí el recurso a la fuerza es el procedimiento directo para conseguir lo que se pretende.

Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Careaga. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

Señor Diputado, me permito, con el mismo respeto que en la anterior intervención, señalar ahora que hay serias contradicciones en sus manifestaciones.

En primer lugar, S. S. señalaba en la pregunta que el Gobierno no actuaba ante los desórdenes que se producían y ahora, en la réplica, S. S. insiste en que se han producido enfrentamientos con las Fuerzas de Seguridad y lo computa como un elemento negativo. Además, S. S. ha hecho algunas aseveraciones que me parece que, en ningún caso, deben ser puestas de manifiesto en la manera en que se ha hecho hoy aquí, en esta Cámara. Decir, como ha dicho S. S., que no hay más remedio que formar esas algaradas, a mí me parece que es seriamente peligroso y muy contradictorio con el sentido obvio, por otra parte, que había en su pregunta. Yo pienso que sí que hay más remedio, que no se debe defender nunca ninguna actuación ilegal ni incorrecta, ni ninguna actuación contra el orden público —lo ha hecho S. S. en la réplica— y me parece que ése no es el camino.

Como sabe S. S., al ser de allí, la empresa Euskalduna está situada junto y debajo del puente de Deusto. El puente de Deusto es un medio de comunicación de primer orden de Bilbao con la margen izquierda y, efectivamente, cualquier alteración que se produzca en sus proximidades produce un efecto importante, pero yo creo que las aseveraciones son exageradas y equivocadas, señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON CARLOS REVILLA RODRIGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CDS, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS CONCRETAS PIENSA TOMAR EL GOBIERNO PARA EVITAR QUE LOS ACCESOS Y SALIDAS DE MADRID SEAN CAUSA, UNA Y OTRA VEZ, DE CUANTIOSA PERDIDA ECONOMICA E INSUFRIBLE DESAZON VITAL?**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 14, del señor Revilla Rodríguez, que tiene la palabra.

El señor **REVILLA RODRIGUEZ**: Gracias, señor Presidente.

En los últimos tiempos, más bien diríamos en los últimos años, hemos asistido a algún que otro propósito de resolver el problema de los accesos a Madrid; en cualquier caso, a alguna que otra manifestación en este sentido. Lo que ha caracterizado por el contrario la respuesta a esos propósitos ha sido que no se ha hecho nada y que se han abandonado algunos planes que anteriormente estaban proyectados.

La pregunta es: ¿Qué medidas concretas piensa tomar el Gobierno para evitar que los accesos y salidas de Madrid sean causa una y otra vez de cuantiosa pérdida económica e insufrible desazón vital?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Revilla.

El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

Obviamente existe un problema, pero si ese problema se califica o se hacen afirmaciones en el sentido de que no se ha hecho nada, como ha dicho S. S., gran parte de la justificación de presentar un problema yo creo, señoría, que se pierde.

En el aspecto que más directamente compete al Departamento de Interior en cuanto a regulación de tráfico, las actuaciones en los accesos obviamente tienen que ir orientadas a tratar de mejorar la capacidad de unas vías públicas que, por definición, no pueden ampliarse en un plazo inmediato o de una manera rápida. Se ha tratado de ampliar o de mejorar esas medidas introduciendo sistemas de alta tecnología para lograr un aprovechamiento máximo de esas vías hoy existentes. En un plazo aproximado de dos meses podrá comenzar, al menos experimentalmente, la gestión de carriles reversibles en los accesos a Madrid en las carreteras N-V y N-VI, en la primera desde Alcorcón a Puente del Rey y, en la segunda, desde Torreldones hasta el Arco del Triunfo. Con este sistema pensamos que se pueden conseguir aumentos sustanciales en la capacidad de las vías de acceso hoy existentes. Hay, por supuesto, también en ejecución, planes por parte del Ministerio de Obras Públicas para ampliar las vías existentes y ampliar también sus posibilidades con las correspondientes obras públicas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Revilla.

El señor **REVILLA RODRIGUEZ**: Señor Ministro, la verdad es que el nivel de vida de los españoles había alcanzado un determinado beneficio que procedía de que podían salir de vacaciones, vacaciones veraniegas, de fin de semana, etcétera. La primera obligación —me parece a mí— de todo Gobierno es intentar mantener ese nivel de vida y lo cierto es que dentro de poco ya nadie va a poder salir en este país de vacaciones, ni vacaciones largas ni cortas, porque corre el peligro de morir abandonado y sin ninguna información en cualquier atasco. Yo le puedo asegurar a usted, y tendrá mucha mejor información que yo, que en la mayoría de los atascos que se han producido recientemente, algunos de los cuales han sobrepasado las cinco y seis horas, no ha habido durante todo ese tiempo ni información —con los medios de comunicación de los que hoy día se puede disponer—, ni siquiera ha habido un vehículo de asistencia sanitaria o de la Cruz Roja que haya intentado tranquilizar a muchas personas que en una situación que se prolonga pueden pensar que lo van a pasar mal, y tampoco ha habido ni siquiera la presencia de algún miembro de Tráfico con el fin de tranquilizar y decir que las cosas iban a resolverse, aunque se tardara cinco horas. Me parece que antes de pensar en los carriles y en otras cosas, que son importantes, es necesario pensar en atender a los ciudadanos en esa situación, que es en la que realmente se produce la desazón y las pérdidas económicas. Tengo aquí el plan de actuación vial para 1987 y no hay ninguna mención a los accesos a Madrid, por eso yo me he permitido decir que no se había hecho absolutamente nada. Por tanto, no sólo lo he explicado, sino que además lo he justificado.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Revilla.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

La formulación inicial de la pregunta del señor Revilla quiero recordar que se refería a los accesos de Madrid. Yo le he hablado de los sistemas de regulación de tráfico para tratar de utilizar al máximo las vías ya existentes, le hablaba también de la ejecución de un amplio programa de obras públicas para mejorar y ampliar esos accesos. Ese programa está contenido, señor Revilla, en un convenio firmado por el Ministerio de Obras Públicas con la Comunidad de Madrid y con el Ayuntamiento el día 13 de febrero de 1986 y contempla 24 actuaciones distintas. De esas 24 actuaciones distintas, señor Revilla, están terminadas cinco o seis y el resto están en ejecución. Ese programa, señor Revilla, supone una inversión total de unos 26.000 millones de pesetas, de los cuales más de 16.000 corresponden al MOPU y el resto corresponden a la Comunidad de Madrid y al Ayuntamiento. Yo creo que se están haciendo bastantes cosas, señor Revilla.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON CESAR HUIDOBRO DIEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PODRIAMOS CONOCER LAS CAUSAS QUE JUSTIFICAN EL INCREMENTO DE MUERTOS Y HERIDOS GRAVES EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS DURANTE LAS PASADAS VACACIONES DE SEMANA SANTA?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 16, del señor Huidobro Díez.

El señor **HUIDOBRO DIEZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, el Grupo Popular, desde el comienzo de esta Legislatura, e incluso en la anterior, ha venido interesándose por la seguridad vial. Sus comparecencias en Comisión y las de los Directores Generales de Tráfico han sido frecuentes. En una pregunta que tenía fecha de 22 de noviembre de 1987, en vísperas de las vacaciones de Navidad, se decía que si bien en estas ocasiones los accidentes se producen por imprudencia de algunos de los conductores, no es menos cierto que existen diversas causas que pueden incidir de forma negativa en la seguridad del tráfico rodado, y preguntábamos cuáles eran estas causas, si podíamos conocer las medidas que se iban a adoptar y cuál era el presupuesto que se iba a dedicar a estos estudios. En las comparecencias se nos ha dicho que la Dirección General de Tráfico, el Ministerio, tenía todos los datos en su poder, que estaba haciendo un análisis completo de estos datos para regular de alguna manera esta materia.

En víspera de estas vacaciones, la Directora General de Tráfico puso de manifiesto que todo su empeño era, con los 6.400 hombres que tenía de la Agrupación de Tráfico, rebajar la cifra de 145 viajeros que habían muerto en las carreteras el año anterior. Nos decía que esta situación se iba a conseguir mediante unas medidas concretas. Estas eran: en la Nacional I «conviene extremar las precauciones en este tramo»; en la Nacional III «se podrá habilitar un segundo carril»; en la N-IV, «a los vehículos procedentes de la Ciudad de los Angeles se les podrá prohibir el cruce de esta vía»; en la N-V, «cuando las necesidades lo aconsejen...»; en la N-VI, «si la demanda del tráfico lo aconseja».

Quiere decir que había un plan que estaba dirigido a ver qué ocurría; es decir, no era un plan fijo, sino que podría variar de acuerdo con las circunstancias. De acuerdo con las circunstancias tuvimos 194 muertos, cifra muy superior a la del año pasado.

Por eso, este Diputado pregunta cuáles son las causas que justifican este incremento de muertos y heridos graves en las carreteras españolas durante la semana de vacaciones de este año 1988.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Huidobro. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Muchas gracias, señor Presidente. Ciertamente las

cifras que manejamos son básicamente las que ha señalado el señor Huidobro. De acuerdo con el sistema habitual que existe en nuestro país para establecer este cómputo o cálculo, en un período de once días básicamente, contando los muertos en veinticuatro horas, que es el sistema seguido habitualmente, hubo 192 muertos en nuestro país, 156 heridos graves y 82 heridos leves. Supone, ciertamente, un incremento notable con respecto a un período similar en el año anterior.

No obstante, hay que hacer la precisión de que estas cifras de muertos en accidentes de carretera en este período de Semana Santa no son sensiblemente superiores a las que venimos sufriendo el resto de las épocas del año. En 1987 se produjeron en nuestro país una media cercana a 17 muertos diarios en accidentes de tráfico.

Señor Huidobro, en un primer análisis de los accidentes ocurridos no se desprende ningún dato especial que permita objetivar razones concretas por las que haya podido aumentar el número de accidentes, ya que la etiología de los accidentes examinados uno a uno no es diferente a la de cualquier otro período análogo, de vacaciones o no.

Algunos datos que pueden suministrar alguna explicación son, por ejemplo, el incremento del volumen de tráfico; en esta ocasión los expertos lo estiman en un 50 por ciento superior a la del mismo período del año anterior. Hay un dato adicional que puede explicar esto: el incremento del consumo de combustible, según fuentes de CAMPSA, ha sido en esos mismos períodos de un 12 por ciento más.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Huidobro.

El señor **HUIDOBRO DIEZ**: Gracias, señor Ministro. Como en otras muchas comparecencias, el señor Ministro reconoce que hay un incremento de accidentes y de muertos. Nos dice que se han tomado las medidas; fundamentalmente nos informa sobre que se están examinando cuáles han sido las causas, que no son diferentes de las del resto de los días del año; pero no se nos dice qué se está haciendo con esos datos desde hace seis años, concretamente desde el comienzo del año 86 en que se inició esta segunda legislatura, ni nos aclara qué es lo que se va a hacer con esos datos que se obtienen.

Si realmente, por lo que decía la prensa, las manifestaciones de la Dirección General de Tráfico eran que, de acuerdo con las necesidades, se regularía el tráfico, y ésa es la competencia de la Dirección General de Tráfico, es evidente que lo que no se ha tenido en cuenta ha sido si esas necesidades han variado. En otro caso debería haberse tenido un conocimiento perfecto de cómo iban los coches, de qué accidentes había, para haber tomado desviaciones, para haber buscado soluciones. No se han buscado sobre la marcha.

Hay un problema que nos preocupa mucho en nuestro Grupo, que es el siguiente. Si no se tiene conciencia de que hay un incremento constante de los accidentes de tráfico y de que la Dirección General de Tráfico tiene que to-

mar medidas en esta materia, si no se tiene conciencia de que éste es un problema al que hay que dar solución, todas las vacaciones, las anteriores y las que vengan, nos encontraremos con el mismo problema, sin que esto resuelva nada a los españoles. Hay que adoptar una medida que sirva para resolver esta situación en el futuro.

Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Huidobro. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

Señor Huidobro. Yo no veo ninguna razón para concretar esas medidas en el período de vacaciones. Vuelvo a insistir en que la cifra media de muertos en accidentes, en nuestro país, es similar en los períodos de vacaciones y en los normales. No se produce una mortalidad superior en los períodos de vacaciones. Desde luego, rotundamente no en el período de Semana Santa; incluso en años anteriores, en 1987 y anteriores, la mortalidad fue menor en Semana Santa que en períodos normales de circulación en nuestro país. Consiguientemente, no es correcto, y S. S. tiene además información sobre ello, el decir que no se está haciendo nada. Hay un plan de actuaciones que se está ejecutando, y S. S. lo conoce; le puedo pasar una copia de todas formas, porque es extenso.

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

— **DEL DIPUTADO DON JUAN RAMÓN CALERO RODRIGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿TIENE PREVISTO EL GOBIERNO REFORZAR LAS MEDIDAS DE LUCHA CONTRA EL TERRORISMO?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 21 del señor Calero Rodríguez.

El señor **CALERO RODRIGUEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Ministro del Interior, le voy a formular esta pregunta con respeto, con discreción, pero con firmeza. Con todo respeto, señor Ministro, por la gravedad del asunto, porque vamos a referirnos al fenómeno terrorista y éste es un viejo fenómeno que aqueja a la vida española desde hace muchos años y que afecta gravemente a la vida y a la libertad de los españoles. Y además con respeto, porque el Grupo Popular, desde siempre, ha reconocido la dificultad del ejercicio de las competencias del Ministerio del Interior en lo que se refiere a esta lucha contra el terrorismo.

Le voy a formular la pregunta también con prudencia, con toda la discreción del mundo, porque no pretende el Grupo Popular, en absoluto, al formular esta pregunta, abrir un debate que con su publicidad pudiera yugular

cualquier preparativo de iniciativa eficaz para luchar contra el terrorismo.

Pero, señor Ministro, con toda la prudencia y con todo el respeto, tengo que formularle también la pregunta con toda firmeza, porque el pueblo español, durante estas últimas semanas, está pidiendo que por parte del Gobierno se realice una afirmación sobre la cual cimentar la esperanza del pueblo de que el fenómeno terrorista va a terminar, que el fenómeno terrorista no sólo va a decrecer, sino que va a terminar, que se va a erradicar del suelo español ese fenómeno terrorista. Y a veces el pueblo español, nuestros representados, se debaten en la incertidumbre porque ven que por un lado se tienen contactos con ETA y, por otro, ETA sigue secuestrando y ETA sigue asesinando. Y ante esta situación confusa y ante algunas declaraciones suficientemente poco precisas, con el respeto que merece el asunto, con la discreción con que hay que formularla, pero con toda la firmeza, señor Ministro, le pregunto: ¿tiene previsto el Gobierno reforzar las medidas de lucha contra el terrorismo?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Calero. El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

Agradezco el tono y también el contenido, por supuesto, de la intervención, tal y como la ha formulado del Diputado señor Calero.

Yo creo que se ha repetido, pero quizá no sea obvio decirlo una vez más, que la acción del Gobierno en la lucha contra el terrorismo se basa en tres elementos fundamentales: en primer lugar, la acción policial; en segundo lugar, la cooperación internacional; y en tercer lugar, lo que se viene denominando inserción social.

Sobre esos tres aspectos básicos de la lucha contra el terrorismo ha existido un amplio consenso en las fuerzas parlamentarias de toda España y también del País Vasco. En esa línea es en la que se mantiene el Gobierno.

Por supuesto que pensamos, y creemos que hay evidencias al respecto, que la acción del Gobierno, en lo que se refiere a esos tres elementos considerados de una forma individualizada, se ha ido reforzando paulatinamente a lo largo del tiempo. Creo que se ha demostrado, señoría, que este Gobierno ha ido reforzando las medidas de acción policial, tanto en lo que se refiere a las técnicas de prevención como a los supuestos de investigación, mejorando al mismo tiempo la formación y capacitación técnica de las Fuerzas de Seguridad en esta lucha en la que todos coincidimos que es muy difícil.

Al mismo tiempo, es evidente que se han mejorado, se han intensificado los mecanismos de cooperación internacional. También es evidente, con un mero repaso o constatación de las cifras, que la denominada política de inserción social ha sido en este período donde ha tenido una traducción más intensa en cuanto a ese efecto de lograr que personas que estaban vinculadas a esa acción violenta, a esa acción terrorista, desistan de ella, la abandonen y se prive a la banda terrorista de determinadas ayudas o refuerzos.

Pienso que en los tres elementos sobre los que ha habido un amplio consenso en esta Cámara y en el Parlamento Vasco existe una acción intensificada creciente por parte del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Calero.

El señor **CALERO RODRIGUEZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, el Grupo Parlamentario Popular y los partidos que en él están integrados ratifican su apoyo a las tres grandes áreas sobre las que tiene que actuar la lucha contra el terrorismo, tanto en la acción policial, como en el incremento de la cooperación internacional, como en las medidas de reinserción, pero somos conscientes, señor Ministro, y es nuestra obligación como parlamentarios señalárselo, que en esta lucha contra el terrorismo, en esas tres medidas, en esos tres ejes, a veces se camina por el difícil filo de una navaja y a veces se puede incurrir en ambigüedad ante la opinión pública. Se ve que, por un lado, se tienen contactos con una ETA que negocia y, sin embargo, hay otra parte de esa banda terrorista que secuestra y asesina. Y el pueblo español puede preguntarse qué es lo que está pasando.

Por eso, señor Ministro, el Grupo Parlamentario Popular seguirá apoyando al Gobierno en todo lo que sea luchar contra el terrorismo, pero en la medida de lo posible hagan ustedes desaparecer cualquier sombra de ambigüedad.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Calero. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Creo, señor Calero, con toda sinceridad que por parte del Gobierno no ha existido ambigüedad y se ha explicitado, por parte del Presidente del Gobierno incluso, exactamente cuáles eran los términos de esos contactos o de ese diálogo y cuál era su alcance.

Por otra parte, quizá convendría recordar que el Gobierno, una y otra vez, ha hecho llamamientos a la cautela y a la prudencia sobre ese alcance y sus posibilidades, llamamientos a la prudencia y a la cautela que no siempre han sido seguidos, pero que el Gobierno sí que los ha formulado. Evidentemente, sería nuestro mayor interés terminar, y con la mayor rapidez posible, con el terrorismo, pero hay que atenerse a la realidad y trabajar con esa tenacidad, esa dedicación y darle una continuidad al esfuerzo. Pensamos que es lo más práctico.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JOSE RAMON CASO GARCIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CDS, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO EN RELACION CON LOS INCIDENTES OCURRIDOS EN LAS INME-**

DIACIONES DE LA PRISION DE BADAJOZ EL PASADO DIA 25 DE MARZO, QUE INCLUYERON EL APALEAMIENTO DE DIVERSOS FUNCIONARIOS?

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 26 del señor Caso García.

El señor **CASO GARCIA**: Gracias, señor Presidente.

El pasado día 25 de marzo, funcionarios del centro penitenciario de Badajoz practicaron un corte en el camino de acceso a la prisión para protestar por las condiciones de hacinamiento que se daban en aquella cárcel, las faltas de medidas de seguridad y las amenazas recibidas por parte de ETA. En un momento determinado, el Capitán de la Guardia Civil que mandaba la tropa, y cuando los funcionarios se encontraban en actitud pasiva, dio la orden de carga, incluido el disparo con armas con pelotas de goma contra los funcionarios. El resultado de todo ello fue 17 heridos certificados por el médico forense.

Ante estos hechos la pregunta que hacemos es ¿qué medidas ha adoptado o piensa adoptar el Gobierno en relación a estas conductas?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Caso. Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Muchas gracias, señor Presidente.

Los sucesos a los que se ha referido el señor Caso me imagino que S. S. está informado de que también tienen antecedentes. Esos cortes no era la primera vez que se producían, se habían producido en otras ocasiones y a lo largo de ese día se produjeron más de una vez.

El servicio que estaban prestando las Fuerzas de la Guardia Civil era el de trasladar presos, en una ocasión, de otras prisiones a este centro penitenciario y, en otras ocasiones, en el sentido inverso, presos de este centro penitenciario a otros centros. Ese servicio ha de realizarse, en ocasiones, por mandamiento de la autoridad judicial, porque es necesario que estos presos estén en una determinada localidad, y, en otros casos, atendiendo a la política de la administración penitenciaria, para evitar que en determinadas prisiones se produzca una acumulación excesiva, que sea absolutamente inadecuada, del número de presos.

Estamos hablando de actuación de funcionarios de prisiones, señor Caso. Estos funcionarios cortaron en varias ocasiones el camino, como dice S. S., para que pudieran entrar o salir presos conducidos en estas condiciones por la Guardia Civil, como es su obligación; en varias de estas ocasiones colocaban sus vehículos entorpeciendo el transporte de los furgones, y, pasado un cierto tiempo, los guardias civiles retiraban esos vehículos, los funcionarios adoptaban una actitud pasiva y se producía el paso de los furgones. Cuando se produjeron los incidentes a que se refiere S. S., había furgones paralizados en medio de la calle que llevaban hora y media con los presos dentro del furgón. Cuando se trató de quitar los vehículos del acceso, como había pasado en otras ocasiones, hubo algunas

personas —una señaladamente— que se dirigieron a los funcionarios de prisiones para que se impidiera físicamente ese apartamiento por parte de los funcionarios de la Guardia Civil —que no son tropa, señoría, son funcionarios de un Cuerpo de Seguridad del Estado—. En esas circunstancias, el oficial que mandaba a la Guardia Civil actuó como es obligado, porque, en ocasiones, para garantizar el libre ejercicio de los derechos ciudadanos y la seguridad pública —para eso están las Fuerzas de Seguridad— tienen que hacer un uso legítimo de la fuerza que la sociedad democrática les ha dado. Hubo, efectivamente, algunos heridos; de todo ello se abrieron las correspondientes diligencias y fueron trasladadas al titular del Juzgado número 2 de Badajoz. Se ha hecho también una investigación sobre estos sucesos, cuyos resultados, por supuesto, se remitirán a la autoridad judicial que instruye estas diligencias.

En mi opinión, señoría, la actuación de las Fuerzas de la Guardia Civil estaba plenamente justificada, con los datos que tengo en este momento. Sin embargo, corresponderá a la autoridad judicial decidir si esa actuación fue, o no, adecuada, como es mi impresión en este momento, según le digo a S. S.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Caso.

El señor **CASO GARCIA**: Señor Ministro, alguna otra vez ya hemos discutido —se acaba de abrir el caso Nani— lo que tiene que decidir la autoridad judicial y lo que tiene que decidir en su actividad disciplinaria el Ministerio que usted dirige. Espero que sepa usted, y si no se lo digo, que 37 funcionarios de prisiones han denunciado ante el Juzgado número 2 la actuación del capitán de la Guardia Civil y que el conjunto de los funcionarios de la cárcel han calificado como falsa la declaración y las manifestaciones del delegado del Gobierno. Todos los miembros de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad tienen que adecuar su conducta, en el uso de la fuerza, a la necesidad del caso. Todos han certificado ante el juez que no había actitud violenta, sino resistencia pasiva. Todos han certificado ante el juez que hubo desprecio —y no voy a repetir las palabras— explícito del capitán de la Guardia Civil ante la acreditación del parlamentario que intentaba mediar para que no se extendiera el conflicto. Los tres representantes sindicales que estaban reunidos en ese momento con el delegado del Gobierno han certificado ante el juez que tanto el capitán de la Guardia Civil como el delegado del Gobierno habían comprometido su palabra de que no habría intervención hasta que acabaran las negociaciones entre el delegado del Gobierno y los representantes sindicales. Todo esto se ha incumplido y todo esto espero que, aparte de la resolución judicial, reciba el correspondiente tratamiento disciplinario, tanto la actuación del capitán de la Guardia Civil como la del delegado del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Caso.

— **DEL DIPUTADO DON JAVIER RUPEREZ RUBIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-AGRUPACION DC, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS PIENSA TOMAR EL GOBIERNO PARA ACOMODAR EL COMPORTAMIENTO CULTURAL DE LOS ESPAÑOLES A LAS NORMAS SOBRE SEGURIDAD VIAL?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 27, del señor Rupérez Rubio.

El señor **RUPEREZ RUBIO**: Gracias, señor Presidente. La pregunta que dirijo al Gobierno es la siguiente: ¿Qué medidas piensa tomar el Gobierno para acomodar el comportamiento cultural de los españoles a las normas sobre seguridad vial?

Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rupérez. Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

Señor Diputado, pienso que, al formular su pregunta, aunque no está dicho de manera expresa, se refiere a unas manifestaciones que hizo, casi con esas mismas palabras, la Directora General de Tráfico.

En mi respuesta, quiero también referirme a ellas e insistir en que, en dichas declaraciones, la Directora General de Tráfico trataba, claramente, de expresar, a su juicio, un problema que existe en el tráfico en nuestro país. A mí me parece que es evidente y que no hay que incurrir en actitudes demagógicas tratando de ignorarlo, pensando que, de esa manera, se es más popular o se halaga a determinados colectivos.

Lo cierto, señorías, es que en este país hay un porcentaje, minoritario, pero excesivo, en relación con otros países, que no respeta de forma generalizada las normas de circulación. Esto es preciso reconocerlo, puesto que un elevado número de accidentes se producen precisamente por la trasgresión de esas normas.

No obstante, en los planes de seguridad vial a los que me he referido ocupa un capítulo importante ese término que podíamos denominar de educación vial en un centro superior para formar a profesores monitores o a profesores de academias, a través de la introducción de las correspondientes materias en la enseñanza ordinaria, de acuerdo con el Ministerio de Educación; a través de programas de actuación ante colectivos especiales, tales como Fuerzas Armadas, miembros de la denominada tercera edad, minusválidos y a través, finalmente, de un programa muy amplio de campañas divulgativas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Rupérez.

El señor **RUPEREZ RUBIO**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Ministro, por el detalle con que ha contestado a mi pregunta, que, efectivamente, tenía como ori-

gen algunas declaraciones de la señora Directora General de Tráfico.

Señor Ministro, en el curso de esta misma sesión usted ha tenido que verse confrontado con preguntas sobre lo que ha ocurrido en Semana Santa y ha recordado también, usted mismo, el número de víctimas que se ha producido, desgraciadamente, en el curso de esos días: 194 ó 200; las que sean; en cualquier caso, muchas; son cifras muy preocupantes y hay que compararlas con lo que usted también desgraciadamente sabe por oficio, cual son las víctimas del terrorismo; es mucho mayor. Pensar que en este país hay 5.000 muertos anuales en la carretera... No es consuelo pensar que el porcentaje de víctimas es exactamente igual durante las vacaciones que fuera de las vacaciones. Es una cantidad espeluznante.

Ese número; comparado con cualquier tipo de incidencia bélica como la que se está produciendo en este momento en Irán-Irak, o en los territorios ocupados por Israel en Palestina, da cifras realmente espeluznantes; por no hablar de cualquier tipo de incidencia infecciosa o de enfermedad infecciosa, como puede ser el SIDA.

Doscientos muertos en las carreteras españolas en un periodo de siete días es una cifra espeluznante.

El problema, señor Ministro, es que la Directora General de Tráfico, y, en general, el Gobierno, cuando se le pregunta cuáles son las causas de esa terrible mortandad, contesta —y cito lo que he extraído de un periódico diario de esta capital— que la causa principal de los siniestros es el bajo nivel cultural.

No sé si usted comparte este tipo de afirmación; no sé si usted endosa este tipo de afirmación. Hemos pedido, junto con otros Grupos, las comparencias de la Directora General de Tráfico, del Director General de Carreteras, de usted mismo, para explicar esta situación.

Lo que parece sarcástico, señor Ministro, es que, cuando se produce ese número de muertos, haya una reacción que consista en decir que la culpa es de los demás. La culpa no es nunca del Gobierno. Antes había una tendencia que consistía en decir que la culpa siempre era del Gobierno. Ahora, el Gobierno tiene justamente la tentación contraria, la culpa es de todos los españoles, excepto del Gobierno. Esta es la cuestión que yo quería traerle a colación, precisamente en este momento, señor Ministro.

No voy a insistir en el tema de las carreteras porque no es suyo, aunque está junto a usted el responsable de Obras Públicas, que algo nos podría decir al respecto; pero sí es suyo el tema del tráfico, sí es suyo el tema de la ordenación, el tema de saber exactamente cuáles son las atenciones que, en determinados momentos, necesitan los españoles que están en la carretera.

Yo lo que quería simplemente subrayar es que, en estas condiciones, es verdaderamente sarcástico que una autoridad gubernativa haga este tipo de afirmaciones. Espero y deseo que el señor Ministro del Interior —usted mismo—, espero y deseo que el señor Ministro de Obras Públicas, espero y deseo que todo el Gobierno sea pronto capaz de estimar que la culpa no está en los españoles ex-

clusivamente, sino en todos, incluyendo también al Gobierno.

Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rupérez. Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Muchas gracias, señor Presidente.

Usted, señor Diputado, que es un jurista eminente y competente, me imagino que será consciente de que hay que distinguir entre culpa y causa. Jamás se ha hablado de culpas. Las culpas se han esgrimido desde otros puntos y precisamente referidas al Gobierno; desde la Dirección de Tráfico se ha hablado de causas y eso obedece a los datos obrantes, examinando, uno a uno, todos los accidentes producidos. Se querrá plantear como se quiera, pero las causas son las que han quedado definidas en el acaecimiento de cada accidente y se pueden perfectamente delimitar, y a ellas se ha referido la Dirección de Tráfico, que, además (valga un paréntesis), hay que decir, por mi parte, que tiene todo mi apoyo, que me solidarizo completamente con su gestión, que me parece que las manifestaciones que ha hecho han sido acertadas, han sido valientes y han respondido a lo que verdaderamente está sucediendo.

Por supuesto que puede haber, además de las causas inmediatas, otras causas mediatas o remotas, pero no era de eso de lo que se estaba hablando en las declaraciones de la Directora de Tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL GARCIA FONSECA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-AGrupación IU-EC, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA EVITAR EL INCREMENTO DE SINIESTRALIDAD EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 32 bis, del señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Gracias, señor Presidente.

La pregunta es la siguiente: ¿qué medidas piensa adoptar el Gobierno para evitar el incremento de siniestralidad en las carreteras españolas?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García Fonseca. Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente.

Señor Diputado, me he referido antes tangencialmente, en alguna de las contestaciones anteriores, a la existencia de un Plan nacional de seguridad vial, que recibe,

como es lógico, adaptaciones a cada año, de acuerdo con los datos que se van obteniendo de los períodos de tiempo anteriores. Este Plan nacional de seguridad vial contempla actuaciones, en primer lugar, en materia de formación vial, que comprende todas las actividades formativas, desde la educación vial infantil, hasta la formación de conductores; comprende medidas de vigilancia y control —aquí se agrupan, naturalmente, las directrices impartidas a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil señaladamente, pero también a las policías locales y a otros Cuerpos de funcionarios que pueden intervenir; se refiere también a los acondicionamientos y servicios que incluyen tanto las acciones relativas al vehículo, inspecciones técnicas, etcétera, como sobre la vía, que corresponden, lógicamente, en su mayor parte, al Ministerio de Obras Públicas, pero también a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, y comprende acondicionamiento de la regulación de tráfico, tema al que me he referido. Hay también los aspectos normativos y los estudios o programaciones, incluidas las acciones de contenido científico, de investigación, etcétera.

En materia normativa, puedo anunciarle a S. S. la posibilidad de que, en un plazo bastante breve, sea remitido a esta Cámara un proyecto de ley sobre seguridad vial, al que, naturalmente, se podrán realizar las aportaciones que cada uno considere adecuadas y eficaces, para combatir este problema.

Si yo he señalado antes que las cifras, en períodos ordinarios, son similares a las de períodos de vacaciones no ha sido para disimular lo que sucede en períodos de vacaciones, sino, al contrario, para señalar que el problema es permanente y ciertamente de extraordinaria gravedad, pero que no se debe actuar en él, a nuestro modo de ver, de una forma intermitente, sino todo el año, de una forma constante y con una cierta racionalidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Gracias, señor Ministro, por sus respuestas que —y se lo digo de antemano— considero insuficientes, quizás porque usted se mueve exclusivamente en su ámbito, cosa que es lógica. Mi pregunta iba dirigida al Gobierno porque entiendo que, efectivamente, un tema tan grave como el que estamos tocando, de accidentes de tráfico, con una siniestralidad tan terrible como la que estamos padeciendo año tras año, es no sólo un problema grave, como todos decimos, sino yo me atrevería a decir que es el problema mayor de nuestra sociedad.

Fríamente mirado, pensar que hay 5.000 muertos... Si fuera por cualquier otra causa, por ejemplo, por el terrorismo y ofreciera un resultado de 5.000 muertos, este país ya no sería un Estado normal.

Me adhiero a todo lo dicho por el Diputado que me antecedió en el uso de la palabra sobre la absoluta necesidad de dar prioridad absoluta —repito— a este problema que califico como el número uno de los muchos y graves

que padece nuestra sociedad: 5.000 muertos todos los años y va en aumento.

No voy a entrar en cifras y menos en guerras. Se ha hablado ya de 192 muertos esta Semana Santa. Otros cómputos, con la metodología de otros países, nos darían una cifra más alta. En todo caso, queda claro que este año se ha incrementado en más de un 30 por ciento con relación al año pasado.

La CEE considera intolerable el coste humano y económico de los accidentes de tráfico en España; es decir, que nuestra situación, desde luego, es mucho más terciarista que europea.

Además de causas estructurales, señor Ministro, esos estudios, uno a uno, pueden conducir a conclusiones absolutamente insuficientes cuando no falseadoras de la realidad; aquello de que los árboles nos pueden impedir ver el bosque se da en este caso, porque es un problema colectivo estructural. Hay que abordarlo con políticas de fondo a nivel de priorizar transportes con mucha menor siniestralidad —fijémonos en el tema del ferrocarril que vamos a seguir debatiendo en esta Cámara— etcétera.

Además de estas medidas estructurales, es decir, de que el Gobierno aborde en serio y colectivamente el tema del transporte y que dé a cada modo el uso más adecuado, así como la prioridad que le corresponde, teniendo en cuenta este factor de seguridad como factor número uno, aludamos a otros elementos más concretos e inmediatos.

En las carreteras españolas hay 5.000 puntos negros en los que se repiten tres o más accidentes cada año.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, tiempo.

El señor **GARCIA FONSECA**: Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García Fonseca. Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Barrionuevo Peña): Brevemente quisiera decir al señor García Fonseca que, por supuesto, coincido en el llamamiento que ha hecho S. S. en cuanto a la gravedad y en algunas de las cosas que ha sugerido, junto a ese llamamiento a la gravedad, en lo que también coincido. Y quisiera que todos ejerciéramos un cierto sentido de la responsabilidad y viéramos que todo eso de los puntos negros y de determinadas insuficiencias, es verdad, pero, ¿cómo se explica que, en 1986, en nuestras autopistas, en las autopistas existentes en este momento, que eran unos kilómetros similares a los que tenía Holanda, nosotros tuviéramos, con el mismo sistema de cómputo, 21 muertos por cada 100 kilómetros de autopista y Holanda tuviera siete? La verdad es que eso no depende de la simple infraestructura. Depende, evidentemente, de otros factores.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JOSE MIGUEL BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-AGRUPACION PL, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿HAN VARIADO LOS CRITERIOS DEL GOBIERNO EN SU POLITICA DE CARRETERAS ANTE EL ALARMANTE INCREMENTO DE LA ACCIDENTALIDAD EN LAS MISMAS?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 10, del señor Bravo de Laguna, que tiene la palabra.

El señor **BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ**: Gracias, señor Presidente.

La pregunta en este caso va dirigida al titular de otro Departamento ministerial, puesto que una de las consecuencias de la distribución administrativa es que corresponde a un titular los problemas de tráfico y a otro los de las vías, en este caso, de las carreteras.

Los diversos Grupos que han intervenido se han hecho eco ya de la enorme preocupación y alarma que en la sociedad española produce la alta siniestralidad de nuestras carreteras.

Puede hacerse la distinción a la que se ha referido el señor Ministro del Interior entre causa y culpa. Nosotros, desde luego, al hacer la pregunta no estamos buscando culpables, sino, en todo caso, tratando de coadyuvar a encontrar las causas de esta siniestralidad. Pero es evidente que el Gobierno, al menos por las manifestaciones de altos cargos, ha tratado de imputar, en buena medida, esas causas al bajo nivel cultural de los conductores, a su improvisación, a su apasionamiento, etcétera. En todo caso, tampoco queremos insinuar que haya habido, en alguna declaración, un traslado de responsabilidad de un Departamento a otro. Cuando la Directora General de Tráfico dice: tenemos las carreteras que tenemos —obviedad por otra parte—, no sé si está señalando que los problemas no son de ordenación del tráfico, sino del estado de las carreteras.

En ese contexto, señor Ministro, el problema es saber si este alto índice de siniestralidad ha producido alguna reflexión en el Gobierno, de cara a variar su política de carreteras y, en particular, en materia de seguridad vial.

Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bravo de Laguna.

El señor Ministro de Obras Públicas tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, no termino de comprender por qué el señor Diputado exige variar la política de carreteras. Hubiera comprendido que plantease una aceleración en el cumplimiento del Plan de Carreteras, que podría ser un planteamiento razonable, o que quisiera saber si el Gobierno va a cumplir escrupulosamente con lo previsto en este Plan General de Carreteras, que se adoptó casi por unanimidad de esta Cámara. No entiendo por qué la pretensión de modificar un planteamiento en el que, por cierto, el Gobierno está cum-

pliendo escrupulosamente con lo previsto. En la medida en que pueda tener relación con los accidentes, y dejando de lado toda consideración de tipo psicológico o humanitaria que puedan sugerir los frecuentes accidentes y la mortalidad en la carretera, el Gobierno no va a modificar la política de carreteras. Lo que va es a seguir intentando cumplir escrupulosamente con lo previsto en el Plan General de Carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

El señor Bravo de Laguna tiene la palabra.

El señor **BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ**: Gracias, señor Presidente.

Nosotros hemos sugerido, en la pregunta, si el Gobierno piensa variar su política de carreteras y, en particular, en materia de seguridad vial no porque no exista un Plan General de Carreteras, no porque el Gobierno no lo esté cumpliendo, creo que con algún retraso, pero cumpliéndolo en definitiva, sino porque partimos de la base de que ha habido un fracaso, al menos en materia de seguridad vial, en la política de carreteras del Gobierno. Aunque otros Grupos hayan apoyado esa política, todos podemos estar equivocados, a la vista de los datos.

Señor Ministro, en su comparecencia del 29 de abril de 1987, en el Senado, al responder a una interpelación, dijo: Hablemos de seguridad vial. El programa de seguridad vial tiene las siguientes actuaciones principales: transformación de intersecciones en enlaces, mejora de trazado en algunas curvas, acondicionamiento en travesías, mejora de intersecciones, pasarelas, etcétera. Y añadió: De las 130 acciones previstas, en la primera fase se han ejecutado ya 100 y 30 están en ejecución. Pues yo digo, señor Ministro: si se han ejecutado la mayor parte de esas medidas en materia de seguridad vial de la primera fase y tenemos los datos que tenemos, se puede hablar de fracaso. En ese contexto, es lícito a la oposición preguntar al Gobierno: ¿van ustedes a variar su política de carreteras en materia de seguridad vial?

Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bravo de Laguna.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, no la vamos a variar; vamos a seguir cumpliéndola escrupulosamente.

Habla de fracaso. Le voy a hacer una sugerencia: compute todos los elementos que permiten ponderar los volúmenes de tráfico y los índices de peligrosidad.

En el año 1965, el índice de la red nacional básica en España era 117, con arreglo a los parámetros comunitarios. En el año 1986, ese índice ha caído a 38, lo que quiere decir que se está mejorando progresivamente, a pesar de las lamentables cifras que todos estamos comentando esta tarde.

El índice de mortalidad en 1965 era 9,3, según los pa-

rámetros comunes en la OCDE. En España, en 1986, según los últimos datos codificados por año, ha caído a 4,9. El índice español de mortalidad por habitante es inferior, en este momento, al de Portugal, Francia, Bélgica, Grecia, Luxemburgo y Alemania, computando, insisto, los datos de conjunto de tráfico.

Este es un país que tiene, por habitante y por kilómetro, más peso bruto de mercancías en la carretera que ningún otro de la Comunidad. Son factores que deflactan estos índices. No pongan cara de extrañeza porque son datos corroborados ante todos los organismos internacionales.

¿Qué es un país que puede hacer? Lo ha sugerido el Ministro del Interior, en sus múltiples reflexiones contestando a preguntas. Yo insisto en lo que afecta a las competencias del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo: cumplir escrupulosamente con lo deseado por esta Cámara y votado por unanimidad, salvo quince abstenciones, que son las que se produjeron en el debate del Plan General de Carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JUAN ROVIRA TARAZONA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-AGRUPACION DC, QUE FORMULA AL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO: ¿COMO ES POSIBLE QUE SE HAYAN DRAGADO ARENAS DEL LITORAL DEL MUNICIPIO DE BENIDORM PARA SER TRANSPORTADAS Y ARROJADAS A LAS PLAYAS DE LA ALBUFERA Y EL POSTIGUET DE ALICANTE SIN EL PRECEPTIVO INFORME DEL AYUNTAMIENTO DE BENIDORM?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 28, del señor Rovira Tarazona, que tiene la palabra.

El señor **ROVIRA TARAZONA**: Gracias, señor Presidente.

¿Señor Ministro, cómo es posible que se hayan extraído arenas del litoral del municipio de Benidorm para ser transportadas y arrojadas a otras playas de la provincia de Alicante sin el preceptivo informe del Ayuntamiento de Benidorm?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rovira. Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, ante todo pido excusas por mi descortesía al no escuchar la pregunta, pero he entendido mal el nombre del Diputado que iba a formularla y eso me ha llevado a no atender, para formularle una consideración a mi colega, el señor Barriónuevo. En todo caso, como conozco el texto de la pregunta formulada por escrito ante los servicios de la Cámara, le contesto.

En el área de Benidorm se ha actuado en el ejercicio de las estrictas competencias que corresponden a la Admi-

nistración central, para obtener una pequeña cantidad de arena de un gigantesco depósito existente en las proximidades de la ciudad de Benidorm para regenerar una playa dentro de la provincia de Alicante. Esto se ha hecho ejerciendo las competencias que en esta materia corresponden única y exclusivamente a la Administración central, concretamente a la Dirección General de Puertos y Costas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Rovira.

El señor **ROVIRA TARAZONA**: Señor Ministro, le voy a recordar algo que, sin duda, usted sabe muy bien. El artículo 10.2 de la vigente Ley de Costas dispone que corresponde al Ministerio de Obras Públicas autorizar la extracción de arenas, oídos, en todo caso, el Ministerio de Turismo y el ayuntamiento respectivo. Y el ayuntamiento respectivo es Benidorm. Por eso me sorprende muchísimo, señor Ministro, que en estos momentos nos diga que se ha actuado con arreglo a las competencias del Ministerio de Obras Públicas. Eso es cierto, pero no se ha hecho respetando las competencias que tiene en esta materia el Ayuntamiento de Benidorm.

Lo que yo estaba preguntando es la razón en virtud de la cual el Ministerio puede infringir esta norma; cómo puede vulnerar algo que corresponde a la autonomía local; porque el Tribunal Constitucional ya ha definido bien lo que son las autonomías locales y su participación en mayor o menor grado en la administración de aquellos asuntos que corresponden a cuestiones en que están interesados. Como es natural, el Ayuntamiento de Benidorm está interesado en velar por sus playas, y, por tanto, es lógico que la propia ley reconozca la necesidad de que sea escuchado. Esta no es una facultad que tiene el Ministerio: escuchar o no; es una obligación que le impone el legislador, de la misma manera que la Constitución le impone la obligación de dar plena garantía a la autonomía local.

En cuanto a la forma en que se ha llevado a cabo la extracción de estas arenas puedo decirle, primero, que elegir las playas de Benidorm como el lugar más adecuado me parece totalmente infundado; segundo, hacerlo en Semana Santa, delante de todos los turistas, me parece una sorpresa y, tercero, se han trasladado unas arenas contaminadas a otras playas, por lo que incluso se ha hecho daño a las playas receptoras.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rovira. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Ya veo, señorías, que, en el fondo, a lo que usted se opone es a que se regeneren las otras playas de Alicante. (**Rumores y protestas.**) No voy a discutir de cuestiones jurídicas con S. S. en este momento. No tiene razón y buena prueba de ello es que en forma alguna se ha invocado la necesidad de ese informe preceptivo que, en todo caso, afirmo —si hay discusiones—

que no es cierto. No procede en estos casos el dictamen preceptivo de la Corporación local, pero es una cuestión jurídica que usted puede estudiar concienzudamente; yo ya le he consultado con los servicios jurídicos del Estado. Pero lo que está en juego es otra cuestión. Hay un depósito de ocho millones de metros cúbicos de arena aptos para su uso de regenerar playas frente a las costas de Benidorm, en una profundidad de veinticinco metros, sin contar el resto de arena que de ese depósito puede extraerse.

Se han sacado 4.000 metros cúbicos para regenerar una playa que los temporales habían destrozado dentro de la misma provincia. Nadie como el Gobierno tiene tanto interés en que Benidorm conserve su capacidad turística y su bella playa, pero S. S. no me podrá convencer de que es un acto injusto sacar 4.000 metros cúbicos de arena de la plataforma continental, en un depósito de ocho millones de metros cúbicos, para regenerar otra playa de otro municipio español en el que viven españoles que también tienen sus necesidades turísticas. (**Rumores. Varios señores DIPUTADOS: ¡Muy bien, muy bien!**)

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

— **DEL DIPUTADO DON ALEJANDRO REBOLLO ALVAREZ-AMANDI, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CDS, QUE FORMULA AL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO: SEÑOR MINISTRO, ¿ESTA USTED DISPUESTO A PARALIZAR LAS OBRAS DE CIRCUNVALACION DE GRANADA QUE ESTA REALIZANDO EL MOPU, REVISANDO EL CONVENIO SUSCRITO CON LA JUNTA DE ANDALUCIA, SI TRAS UN ANALISIS Y EVALUACION PERTINENTE DE LA ALTERNATIVA EXISTENTE RESULTARA ESTA MEJOR?**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 31, del señor Rebollo Alvarez-Amandi.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿está usted dispuesto a paralizar las obras de circunvalación de Granada, que está realizando su Ministerio, revisando el convenio suscrito con el Ayuntamiento de Granada si tras un análisis y evaluación pertinente de la alternativa existente resultara ésta mejor?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rebollo. Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Por consideración a la autoridad que concedo a S. S., quisiera conocer primero si usted realmente desea que se paralicen esas obras.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Ministro, indudablemente la respuesta afirmativa está implícita en la pregunta.

Señor Ministro, el día 7 de abril se celebró un pleno en el Ayuntamiento de Granada que informó favorablemente la alternativa de una comisión mixta, constituida por concejales de Centro Democrático y Social, Izquierda Unida, Alianza Popular, arquitectos, aparejadores y demás técnicos, que se denomina «propuesta bulevar», que respeta toda el área metropolitana de Granada y que trata de establecer dos semianillos de circunvalación. Esta alternativa respeta el área de la ciudad y su vega y consigue una solución verdaderamente mejor desde el punto de vista de todo lo que significa el respeto de la ciudad y de la vega. Todo esto, en concordancia con una filosofía que ya expresó hace muchos años Ganivet cuando decía que Granada, por sus características, debiera crecer hacia la montaña y respetando también, por sensibilidad de todo tipo, la huerta de Federico García Lorca. Supongo, señor Ministro, que usted sabe que hay un verdadero movimiento de intelectuales y de literatos respecto a lo que es este reducto-monumento, símbolo de lo que nunca debe ocurrir en esta tierra nuestra que es España.

Por todos esos conceptos, por esa sensibilidad, por ese respeto al pleno del Ayuntamiento que ha pedido la suspensión de las obras realizadas por el MOPU que invaden la sacrificada vega de Granada, yo le pregunto, señor Ministro, si usted respalda esa propuesta del Ayuntamiento respetando las competencias urbanísticas, si está dispuesto a revisar el convenio establecido con el Ayuntamiento e incluso a meter a la Junta de Andalucía en una ordenación mejor de toda la comarca de Granada.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rebollo. Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, desde el punto de vista legal, las obras se están realizando de acuerdo con un convenio suscrito con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Granada, en cumplimiento estricto de lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana. Estas disposiciones, tanto por acuerdos de órganos representativos como por la propia característica normativa de un plan de ordenación urbana, no se pueden incumplir por el hecho de que así se solicite en una votación no vinculante de todos los acuerdos urbanísticos vigentes en el municipio de Granada. Por tanto, desde el punto de vista legal, no hay obligación de suspender las obras ni tengo la intención de promover la suspensión de las mismas.

En cuanto al fondo del asunto, le diré que, tanto S. S. como una comisión creada en el ámbito de Granada, lo que pretenden es que, en lugar de una variante de población que atienda los tráficos de largo recorrido y los tráficos que genera la propia ciudad, esa infraestructura sea una calle con semáforos; una calle con doble calzada pero, al fin y al cabo, una calle, un bulevar con semáforos. Esa

es exactamente la mejor forma de asegurar que se urbaniza la vega, y eso es exactamente lo que trató de evitar el Plan General de Ordenación Urbana. Desde luego, yo no tengo ninguna intención de favorecer una actuación del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo que concluya con la invasión urbanística de la vega de Granada, que es en el fondo lo que se pretende con esta alternativa —falsa alternativa por otra parte— que se presenta por algunos sectores de opinión.

Yo, señoría, me debo a lo establecido por el Plan General de Ordenación Urbana y los órganos que suscribieron el convenio con el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Y me debo también a satisfacer los intereses generales que exigen vías que resuelven el paso por las ciudades en los largos recorridos. No se puede estar permanentemente en la eterna discusión de si hay que construir en las variantes de población calles o infraestructuras capaces. Desde la perspectiva del Ministerio de Obras Públicas, hay que construir infraestructuras capaces. Desde la perspectiva de quienes aprobaron el Plan General de Ordenación Urbana, no modificado por esta votación, se pretende también salvar la vega.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON VICTOR MORLAN GRACIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE VALORACION HACE EL GOBIERNO DE LA APLICACION DE LA LEY QUE REGULA LA DERIVACION DE VOLUMENES DE AGUA DE LA CUENCA ALTA DEL TAJO, A TRAVES DEL ACUEDUCTO TAJO-SEGURA, CON CARACTER EXPERIMENTAL, CON DESTINO AL PARQUE NACIONAL DE LAS TABLAS DE DAIMIEL?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 32, del señor Morlán Gracia.

Tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, la progresiva degradación del Parque Nacional de las Tablas de Daimiel ha traído consigo que su ecosistema llegara a una situación crítica por falta de aportes de agua, motivando la adopción de una serie de medidas, priorizadas y derivadas del estudio redactado sobre la viabilidad de un plan de regeneración hídrica del Parque Nacional, finalizado en septiembre de 1986.

En el debate de la Ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca alta del Tajo, a través del acueducto Tajo-Segura, con destino al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel, como esta Cámara recordará, se ponía de manifiesto, de un lado, la sobreexplotación a que había sido sometido el acuífero manchego, que había traído consigo una progresiva reducción del nivel freático del Parque Nacional, provocando su casi plena desecación —como este Diputado tuvo la posibilidad de comprobar— y, como consecuencia de ello, resultando alterado el frágil equi-

líbrio hídrico del ecosistema, causando efectos casi irreversibles en este valioso espacio que constituye un lugar privilegiado de refugio de las aves acuáticas migratorias. De otro lado, se hacía referencia a las medidas que era necesario adoptar para evitar que semejante degradación siguiera su inexorable camino si no se actuaba con prontitud.

Como SS. SS. recordarán, la primera medida que se adoptó fue la declaración provisional de acuífero sobreexplotado, con fecha 4 de febrero de 1987. Ello implicaba, entre otras cosas, la suspensión del derecho de apertura de nuevas captaciones de aguas subterráneas y la paralización de todos los expedientes de autorización de nuevas concesiones administrativas. Era necesario adoptar soluciones de emergencia y transitorias que evitaran la repetición de los incendios. Por otro lado, también era necesario que, dentro de las treinta soluciones alternativas que se estudiaron en su momento, se llevara a cabo, a corto plazo, aquella que pudiera aportar fuentes de suministro de agua al ecosistema, asegurando mínimamente la supervivencia de las Tablas. Para ello, se pensó en la elaboración de la Ley a que ha hecho referencia antes, que fue aprobada el pasado mes de junio con la oposición de alguno de los grupos de esta Cámara, en la que se recoge el carácter experimental de esta derivación, y que contempla unas limitaciones en cuanto a la duración de esta operación —tres años— y al aporte de los caudales, que sería de 60 millones de metros cúbicos en los tres años.

Señor Ministro, si bien no ha transcurrido el primer año de vigencia de la citada Ley, considero oportuno formularle esta pregunta para que la Cámara y este Diputado podamos conocer si la solución adoptada está posibilitando el mantenimiento de los equilibrios naturales de ese ecosistema, y contribuyendo a que se evite la repetición de incendios que puedan causar efectos irreversibles en ese magnífico Parque.

Todo ello lleva a formular la siguiente pregunta: ¿Qué valoración hace el Gobierno de la aplicación de la Ley que regula la derivación de volúmenes de agua de la cuenca alta del Tajo, a través del acueducto Tajo-Segura, con carácter experimental, con destino al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Morlán.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, el 1 de marzo comenzó a efectuarse el trasvase de caudales previsto en la Ley aludida en la pregunta. Desde entonces ha venido derivándose un caudal de dos metros cúbicos por segundo hasta el día 15, y desde el día 16 de marzo el caudal es de tres metros cúbicos por segundo. En este momento, de los nueve hectómetros cúbicos que se han derivado, han llegado a las Tablas seis y quedan por llegar unos 0,70. El recorrido del Cigüela tarda unos tres o cuatro días. El agua tarda ese tiempo en recorrer el cauce del río. A las Tablas ha llegado aproximadamente el 75 por ciento del agua derivada, lo que significa un

resultado satisfactorio. A ello hay que añadir las lluvias que se han producido, que han sumado otros 2,5 hectómetros cúbicos de escorrentía.

Actualmente, las Tablas se encuentran con 900 hectáreas inundadas, con unas aportaciones totales de 8,5 hectómetros cúbicos y, por tanto, con una notable mejora de las superficies inundadas ya que antes del trasvase había sólo 400 hectáreas con humedad.

De todas maneras, es pronto para anticipar resultados. Es una acción experimental. Se está comprobando la calidad de las aguas permanentemente; se están realizando toda clase de comprobaciones para medir el resultado del experimento con credibilidad científica y poder adoptar decisiones definitivas dentro de tres años. En principio, las expectativas son bastante esperanzadoras.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JOSEBA AZCARRAGA RODERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUAL ES, SEGUN EL GOBIERNO, EL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS ACUERDOS PARA LA RECONVERSION DE LOS GRANDES ASTILLEROS?**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 15, del señor Azcárraga Roderó, que tiene la palabra.

El señor **AZCARRAGA RODERO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿cuál es, según el Gobierno, el grado de cumplimiento de los acuerdos para la reconversión naval de los grandes astilleros?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Azcárraga.

El señor Ministro de Industria y Energía tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Gracias, señor Presidente.

Señoría, una pregunta muy similar me fue formulada por otro señor Diputado de su mismo Grupo Parlamentario y no le puedo más que reiterar lo mismo que hace muy pocas fechas dije. Desde el punto de vista de inversiones, de saneamiento financiero, de ajuste laboral y de protección a los trabajadores afectados, se han cumplido escrupulosamente todas las previsiones del Plan de Reconversión Naval en lo que afecta a grandes astilleros. En cambio, en lo que afecta a la demanda prevista de 255.000 toneladas, la demanda se sitúa claramente por debajo y en concreto en dos zonas, en la ría del Nervión y en Ferrol, las previsiones de inversiones alternativas fuera del sector naval han sido menores de las que cabía esperar, salvo en los últimos meses en Ferrol, en que se nota una recuperación de proyectos de inversión alternativa.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

El señor Azcárraga tiene la palabra.

El señor **AZCARRAGA RODERO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, me da la impresión de que estamos hablando de acuerdos diferentes. Usted dice que se han cumplido. Los trabajadores de los astilleros Euskalduna, por ejemplo, dicen todo lo contrario.

En noviembre de 1984, su Ministerio, junto con el Ministerio de Economía y Hacienda, el de Trabajo, la división de Construcción Naval del INI, el Presidente de la Comisión de control y seguimiento del Plan de Reconversión Naval y la Federación del Metal de UGT, firmaron unos acuerdos, que ustedes han incumplido completamente.

El primer acuerdo era el desarrollo efectivo de un plan de flota. Ustedes no han hecho absolutamente nada. El segundo acuerdo era la elaboración de un plan estratégico. Ustedes no han elaborado este plan estratégico. Tercer acuerdo, la creación en las áreas geográficas afectadas por la reconversión del empleo equivalente al menos al cien por cien de los excedentes estructurales, incluso los de la industria auxiliar interna.

Yo puedo afirmar, señor Ministro, que no se ha creado ningún puesto de trabajo que responda a los acuerdos firmados en noviembre del año 1984. Es cierto —y usted me lo podrá decir— que algún empleo se ha creado, pero se ha creado porque ha habido 30 ó 40 trabajadores —creo que ninguno más— que ha buscado su propio empleo, que se ha buscado sus propios medios de vida, pero no en función de los acuerdos a los cuales usted y su Ministerio, en definitiva el Gobierno Socialista, se comprometió.

Este tercer punto es fundamental. Nosotros entendemos que el incumplimiento de esta creación de empleo supone, en el caso de Euskadi, una agresión (consciente o inconsciente, pero, en definitiva, una agresión) a la industria vasca; supone la reducción de la capacidad industrial, y supone también algo importante, como es la descapitalización industrial para una zona, como la Ría de Bilbao, tan especialmente afectada por el paro, la crisis económica y el desmantelamiento industrial.

Anteriormente, un señor Diputado se preocupaba, y tenía razón, por una serie de manifestaciones que están desarrollando esos trabajadores. A mí me preocupan las manifestaciones, pero me preocupa mucho más la situación laboral de esos trabajadores de los astilleros de Euskalduna. También se comprometieron ustedes, señor Ministro, y los trabajadores lo aceptaron a que hubiera una suspensión de contrato laboral por tres años, es decir, hasta el 31 de diciembre del año 1987. Si se hubiera cumplido este acuerdo de suspensión del contrato laboral por tres años los trabajadores de Euskalduna no recolocados hubieran vuelto a sus puestos de trabajo. Hoy eso no se ha conseguido. En definitiva, el 1.º de enero de 1988 esos trabajadores seguían en la calle y hoy se mantienen en ella.

Esto es sólo un ejemplo, señor Ministro...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Azcárraga, le ruego que concluya.

El señor **AZCARRAGA RODERO**: Termino en un segundo, señor Presidente.

... de la distancia que existe entre las proclamas triunfalistas que se hacen en ocasiones, fruto de períodos electorales, y la realidad de miles de trabajadores que se encuentran en estos momentos en la calle.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Azcárraga. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Croissier Batista): Gracias, señor Presidente.

Desde luego, de proclamaciones triunfalistas en la reconversión naval dudo que se haya podido acusar al Gobierno. Más bien se le ha acusado de lo contrario, de ser demasiado pesimista, de que por qué cerrábamos Euskalduna, que Euskalduna tenía que seguir fabricando barcos, que en este momento los trabajadores tienen que volver a Euskalduna para fabricar barcos para los cuales no hay demanda, etcétera. Señoría, si a eso no se le puede denominar declaraciones triunfalistas. Lo que sucede es que no son declaraciones demagógicas, a las cuales me parece que hay más de uno que se apunta. Lo que usted ha dicho es exactamente eso. Ha fallado la demanda y, pese a todo, se ha recuperado. Se preveían 255.000 toneladas, se ha contratado, en el año 1987, 166.000 toneladas. ¿Gracias a qué? Al Plan de flota, entre otras cosas, señoría.

En cuanto al Plan Estratégico, precisamente es lo que se ha hecho; es lo que se ha estado negociando con Bruselas; es lo que nos ha permitido exceptuarnos de la sexta Directiva de construcción naval. Gracia a eso, señoría, podemos seguir fabricando barcos, porque de otro modo pasaríamos el techo del 28 por ciento de ayudas que permite la directiva comunitaria.

Es falso lo que S. S. dice de que hay un compromiso de reemplazo de esos trabajadores en el plazo de tres años. Se les da una garantía de contrato suspendido, cobrando igual sueldo que si hubieran estado trabajando en el astillero. Se dice en los acuerdos que se tomarán las medidas para generar empleo alternativo. Se han tomado las medidas, por ejemplo, la zona de urgente reindustrialización, señoría; y, últimamente, en Ferrol, la zona industrializada en declive. Lo que ocurre, como usted sabe, es que hay una falta de inversión alternativa, precisamente en el País Vasco, concretamente en Vizcaya. (El señor **Vicepresidente, Granados Calero, ocupa la Presidencia**.) Es muy difícil ligar eso al incumplimiento del Plan de Reconversión Naval.

A estos trabajadores en este momento se les está ofreciendo una prórroga por dieciocho meses, precisamente para seguir profundizando en la búsqueda de puestos de trabajo alternativo. La alternativa, desde luego, no es volver a un astillero fantasma para estar en permanente regulación de empleo, sin posibilidad de fabricar barcos.

— **DEL DIPUTADO DON JOSE MANUEL FABRA VALLES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS URGENTES PIENSA ADOPTAR**

PARA HACER FRENTE A LA CAOTICA SITUACION DEL SECTOR PORCINO ESPAÑOL?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Pregunta número 18, del Diputado don José Manuel Fabra Vallés, que va a realizar, en sustitución del mismo, el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Muchas gracias, señor Presidente.

¿Qué medidas urgentes piensa adoptar para hacer frente a la caótica situación del sector porcino español, el Gobierno, naturalmente?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Romero Herrera): Señor Presidente, señores Diputados, como sabe el señor Diputado, el Gobierno ha tomado en los últimos tiempos algunas medidas estructurales para responder a un problema importante del sector del porcino que, en definitiva, es una falta de ajuste actual entre oferta y demanda, básicamente como consecuencia del aumento de la producción nacional.

En esa misma línea de calidad y de ajuste, ha tomado algunas medidas y ha formulado algunas peticiones a la Comunidad Económica Europea, de acuerdo con el artículo 90 relativo a la limitación de las importaciones, tanto de animales vivos como de carne de porcino, reforzando las medidas que se habían adoptado en los meses sucesivos.

Por último, ha fomentado un acuerdo entre las partes sociales y económicas, con el fin de producir una autolimitación interna de las importaciones dentro de las disponibilidades españolas y sin entrar en contradicción con la normativa comunitaria; acuerdo que se ha logrado con dificultades porque tienen que realizar esfuerzos de cesión cada una de las partes y que hoy mismo ha concluido con una reunión entre esas partes.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Señor Ministro, sé lo que usted me ha contestado a la última pregunta por escrito, no hace más de dos meses, en la que yo le decía que la situación que se avecinaba era crítica, afirmación que ya hizo el Grupo al que yo pertenezco cuando nos integramos en el Mercado Común, cuando dijo que se había negociado mal, muy mal, el sector del porcino.

Me remito a los hechos. Ahí está EXPLASA, que ha quebrado hace poco, con una suspensión de pagos de 2.500 millones de pesetas, que ha enganchado a numerosísimos agricultores porcultores. Usted sabe que ésa es una for-

ma tradicional de complemento de agriculturas modestas, como la que se produce en esta zona; que le hemos dicho que eso no era suficiente y que la contingentación que se establece en esas medidas no era suficiente.

Lo que no nos explicamos es cómo es posible que usted no haya tenido la capacidad suficiente de presión ante el gobierno comunitario para que se pueda exportar desde las provincias que ya están exentas de la peste porcina africana, donde ya se ha cumplido el plazo suficiente para que se declaren exentas, entre ellas las cuatro catalanas.

¿Por qué no se consiguió, desde el primer momento de la adhesión, que se pudieran exportar los productos derivados del porcino que están exentos del virus, como usted debe saber muy bien, señor Ministro? ¿Por qué no contemplamos los artículos 90 y 114 del Tratado de Adhesión (que digo yo que estarán ahí por algo), que permiten que un gobierno, en defensa de los intereses de un sector, pueda acudir en su salvación? Es lo que está ocurriendo en estos momentos, porque la cotización, señor Ministro (yo no sé si usted lo sabe o no), ha descendido desde 180 pesetas en un año, a 120. Ahora está en 111 pesetas kilo la más baja; en precios comunitarios estamos por debajo del precio de coste, por debajo incluso de los precios que se pagan en Alemania y que tienen unas estructuras productivas mucho más rentables.

Señor Ministro, ahora lo que hay que hacer es aplicar la cláusula de salvaguarda para que las cotizaciones se recuperen. Eso cuesta muy poco, y en un mes o dos seguramente podríamos recuperar el mercado. Si no se quiere hacer lo que se puede hacer en estos momentos con la ley en la mano, señor Ministro, es que a lo mejor, a cambio de los intereses del sector porcino, se están defendiendo otros. Díganos cuáles.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Llorens.

El señor Ministro de Agricultura tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Romero Herrera): Señor Presidente, demasiadas cosas para un Diputado poco informado, por lo que dice.

De EXPLASA quizá usted conozca más porque se lo ha contado algún vecino de Lérida. Desde luego, la gestión de esa industria es responsabilidad de los que han llevado a cabo esa gestión; yo no soy responsable de la buena o mala gestión con respecto a cómo ha ido su actividad industrial. Ni siquiera ha habido ningún nivel de comunicación por parte de los afectados a la Administración. Por tanto, a usted le habrán llegado más detalles porque está más cerca de ese asunto.

En el tema de exportar, me está planteando algo que estoy cansado de repetir, señor Diputado. Ayer mismo lo decía en la Comisión de Agricultura, a la que si usted hubiera ido me habría escuchado con respecto a cuál es la estrategia que tenemos. Si estaba usted, no sé cómo repite el tema de exportación del porcino. Con respecto a la peste porcina africana, es intención del Gobierno español —lo repito de nuevo, porque usted parece que se ha olvi-

dato de ayer a hoy— solicitar (ha formulado esa intención a los organismos de la Comunidad) la exención de todo el territorio nacional, menos aquellas provincias que puedan tener focos de peste porcina africana de carácter persistente. Pero no únicamente para las cuatro provincias catalanas, porque no es cierto y porque hay una provincia, Lérida, que ha tenido siete focos en el año 1987. Y usted debería saber, porque me lo ha escuchado varias veces, que la normativa comunitaria dice que hacen falta doce meses sin focos para poder hacer esa petición. Como calculamos que los doce meses se cumplen en el verano, entonces España formulará esa petición para concluir ese acuerdo.

Por último, España se ha acogido al artículo 90 para las restricciones en la importación del porcino el año pasado y este año. Y con respecto al artículo 114, léaselo y verá que habla de otra cosa diferente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL RAMIREZ GONZALEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE VALORACION HACE EL GOBIERNO DEL EFECTO QUE SOBRE LAS PRODUCCIONES NACIONALES TENDRA LA LIBERALIZACION DEL PASO DE CITRICOS Y PRODUCTOS HORTOFRUTICOLAS MARROQUIES POR ESPAÑA CON DESTINO A LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA?**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Pregunta número 19, del Diputado don Miguel Ramírez González.

Tiene la palabra el señor Ramírez.

El señor **RAMIREZ GONZALEZ**: Gracias, señor Presidente. En los términos que se contiene la pregunta en el «Boletín de las Cortes», señor Ministro, ¿qué valoración hace el Gobierno del efecto que sobre las producciones nacionales tendrá la liberalización del paso de cítricos y productos hortofrutícolas marroquíes por el territorio español con destino a la Comunidad Económica Europea?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ramírez.

El señor Ministro de Agricultura tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Romero Herrera): Señor Presidente, de acuerdo con lo que formula el señor Diputado, tengo que decirle que la estimación que yo hago es que, según los calendarios establecidos y las cantidades fijadas en ese acuerdo, el efecto sobre la producción nacional de cítricos es insignificante.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

El señor Ramírez tiene la palabra.

El señor **RAMIREZ GONZALEZ**: Señor Presidente, yo preguntaba al Gobierno no sólo por su valoración sobre los cítricos, sino también sobre los productos hortofrutícolas. El Gobierno solamente ha contestado sobre los cítricos y lo ha hecho de forma opaca.

Señor Ministro, comprendo que la situación para ustedes es muy difícil. Haber liberalizado el paso de 4.000 toneladas de patata temprana, 5.000 toneladas de tomate, 15.000 toneladas de cítricos y, lo que es peor, haber liberalizado hasta el 31 de diciembre de 1989 el total paso de una serie larga de productos como lechugas, judías verdes, etcétera, de los que las autoridades del Reino de Marruecos ya han valorado que solamente este año van a exportar 200.000 toneladas, es un acto grave para los intereses españoles.

No hemos oído ningún posicionamiento del Gobierno ni sabemos lo que significa que estos productos marroquíes, que tienen mejor trato arancelario en la Comunidad, vayan a entrar en directa competencia con los intereses españoles. No hay un plan del Gobierno que se esté ofertando al sector como alternativa a esta competencia desleal que le van a hacer los productos marroquíes. No se nos habla de los controles fitosanitarios que se van a adoptar para controlar el estado de los productos marroquíes. ¿Dónde? En Algeciras. ¿Está puesta la estación?

En definitiva, señor Ministro y señores del Gobierno, ustedes han acordado dar un paso sin valorar sus consecuencias en el sector español y sin ofrecer una alternativa. Remítanse si no a todas las manifestaciones de los sindicatos agrarios del Reino de Valencia, del sureste español y de Andalucía. Todos están clamando por un acto compensatorio del Gobierno. De su contestación, señor Ministro, no se desprende que lo vaya a hacer. Actuaremos en otra vía parlamentaria. Traeremos el tema a una interpelación, a una proposición no de ley; en definitiva, a una moción, para que todos los grupos representados en esta Cámara y los agricultores sepan quiénes están defendiendo sus intereses y quiénes se han vendido a otros intereses foráneos. **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Ramírez.

Tiene la palabra el señor Ministro de Agricultura.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Romero Herrera): Este Ministro ni vende ni compra en los términos que lo realiza el señor Diputado. Es posible que S. S. venda y compre algunos productos agrarios; yo no. En estos momentos tengo bastante con dedicarme a estos problemas.

Su preparación la ha recogido de la visita que usted hizo al hotel Astoria en Valencia, donde decía algunas cosas que es conveniente que las repase porque no tienen mucho que ver con la realidad. Su contacto con la realidad valenciana es ese viaje de anteaer. Pero quiero de-

cirle claramente que se trata de un acuerdo de tránsito de mercancías entre España y Marruecos. Solamente se establecen unas limitaciones, con carácter excepcional, al acceso a determinados productos hortícolas y cítricos. El acuerdo es restrictivo, y no tiene nada que ver el paso de esas mercancías con la competencia en la Comunidad Económica Europea, más que en términos relativos.

Usted debería saber que establece limitaciones como las siguientes: calendarios y cantidades. Se autoriza un calendario tremendamente restrictivo y se permiten que puedan pasar este año —si es que pasan— de 12.000 a 15.000 toneladas de cítricos. Para que los señores Diputados tengan una idea, esto representa el 0,6 por ciento de las exportaciones españolas de cítricos, puesto que exportamos más de dos millones de toneladas. Se autoriza, efectivamente, el paso de 5.000 toneladas, con calendario. Representa, de verdad, un poco más del 1 por ciento de la exportación española. Esperemos que se apliquen los calendarios por lo menos como los aplican otros países comunitarios. Podría ir nombrando producto por producto, pero no lo voy a hacer.

No quería que escapara la ocasión, señor Diputado, de referirme a algunas reflexiones que usted no ha planteado en la Cámara sino fuera de ella sobre el plan varietal y de mejora de los cítricos españoles. España es el único país mediterráneo que lo tiene. No disponen de él ni Grecia ni Italia. Lo tenemos nosotros y está financiado con un coste.

Quiero decir algo que conviene que expliquemos a la opinión pública en general, porque seguramente el señor Diputado lo sabe. El sector de cítricos español, con la rebaja arancelaria desde que hemos entrado en la Comunidad, se ha visto favorecido por ese tránsito ventajoso. Eso es lo que mide la competencia y no por dónde pasa. Incluso pasar por España puede ser hasta una buena ventaja, en algunos casos. Se han ahorrado 1.300 millones de pesetas en el año 1986, 2.600 millones de pesetas en el año 1987, y 4.000 millones de pesetas en el año 1988. Es decir, casi 8.000 millones de pesetas se ha beneficiado el sector de cítricos simplemente por la rebaja arancelaria, sin hablar de otro tipo de industrias.

Más allá de los males, es también conveniente saber que el sector de cítricos tiene beneficios con la adhesión de España a las Comunidades.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON ANTONIO CARCELES NIETO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA GARANTIZAR LA EFICACIA DEL SERVICIO PUBLICO DE CORREOS?**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Pregunta número 24, que formula al Gobierno el Diputado don Antonio Cárceles Nieto.

El señor Cárceles tiene la palabra.

El señor **CARCELES NIETO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Transportes, por remontarnos a fechas más recientes, en el mes de septiembre del pasado año los titulares de la prensa española señalaban las deficiencias que últimamente reflejaba el servicio público de Correos. Más recientemente, a iniciativa de otro Grupo Parlamentario, se presentaba en esta Cámara una interpelación sobre el particular y el 4 de abril volvían a saltar los titulares de prensa sobre el caótico estado del servicio de Correos.

Presentamos esta pregunta, señor Ministro, para que nos aclare qué mecanismos puede poner en marcha el Ministerio para acreditar el serio funcionamiento de ese servicio público, que ha sido ejemplar en Europa y que en estos últimos años en España está reflejando una situación verdaderamente caótica.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Cárceles.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, señor Diputado, efectivamente, algún medio de comunicación ha sacado titulares excesivamente alarmantes hace unos días. No es ésa la tónica general de los medios.

Con relación a su pregunta y en esta primera intervención, tengo que decirle que tengo solicitada una comparecencia en la Comisión correspondiente a efectos de informar puntual, extensamente y en profundidad de todas las actuaciones que estamos realizando en el servicio de Correos en el país. Tenía esperanzas de que esa comparecencia se pudiera haber hecho esta mañana, por lo que su pregunta habría resultado redundante o la hubiera podido contestar allí en toda su extensión. De todos modos, espero que se pueda celebrar el miércoles próximo para poder tener allí el debate en toda la extensión y profundidad que requiere un servicio público de esta importancia.

En todo caso, tras la siguiente intervención de S. S., espero poder hacerle un avance de los puntos centrales que van a informar ese debate, pero, como usted comprende, en dos minutos y medio es muy difícil sustituir lo que es una interpelación, que ya se presentó aquí hace dos meses, y la comparecencia a que me refería.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Cárceles.

El señor **CARCELES NIETO**: Señor Ministro, el control lo elijo yo y no su señoría. A mí me parece muy bien que usted comparezca en la Cámara cuantas veces estime pertinente, pero la pregunta la hago hoy, como la hago y cuando la hago, y la obligación de S. S. es responder a la pregunta en los términos en que la hago. Por lo tanto,

todas esas declaraciones de buenas intenciones están muy bien, pero lo que realmente tiene que hacer usted en la Cámara es contestar a esa inquietud que tenemos como Diputados y someterse al control como Gobierno.

Puesto que usted no lo contesta, yo sí le voy a decir lo que pasa: la mayor falta de atención al servicio de Correos. En la zona rural, donde puede ser más deficitario el servicio, los propios empleados o delegados tienen 843 pesetas. Es cierto porque lo dicen los periódicos, no un periódico sino que da la casualidad de que lo dicen los dos periódicos de mayor tirada del país: «ABC» y «El País». Esa situación también la padece el titular de Justicia, pues para suministro de material y demás gastos de mantenimiento e infraestructura da 27.000 pesetas al mes, lo que hace que los Juzgados funcionen como lo hacen y estén como están, que es muy mal, como S. S. conoce. Lo mismo pasa en el Ministerio de su competencia y, naturalmente, en la Dirección General a la que corresponde este servicio.

Lo más grave, y así lo ha denunciado al Subsecretario el Sindicato Libre de Correos, y lo ha reconocido veladamente, de manera no muy clara, y algo de ello debe haber, el propio Director General, señor Muriel, es que el sistema de contratación de personal, en vez de establecer los principios que amparan la Función pública y la transparencia en la contratación de personal, por el contrario, se contrata a dedo y, por lo visto, se hacen carreritas a ver quién tiene el número más antiguo de un sindicato próximo al Gobierno, etcétera. Naturalmente, éstos no son sistemas transparentes ni democráticos de mantener el servicio.

Consecuencia, el servicio está como está, señor Ministro, y la responsabilidad es de S. S. que no lo atiende, porque usted está en el Gobierno y necesariamente pasa de puntillas sobre él, pero los servicios que afectan a la población española son muy importantes y S. S. no los atiende.

Por eso requerimos la contestación puntual, en el breve espacio de tiempo que da este tipo de control y, por supuesto, ya se explayará usted todo lo que tenga por conveniente en la comparecencia que tiene solicitada. Pero aquí cumplamos, que para eso estamos. (Rumores.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Cárceles.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Diputado, sin duda usted es libre de elegir el sistema de control que desee, pero supongo que tendrá la sensatez suficiente como para entender que en dos minutos y medio no se puede debatir un tema en esta profundidad. Eso es lo único que yo he intentado decirle.

Si empieza a hacerle una simple mención de todos los títulos de todos los procesos que en este momento están elaborados o en proceso de elaboración de cara al futuro, no me llegarían los dos minutos y medio. Por eso simple-

mente he pedido la Comparecencia y, desde luego, antes de que usted hubiera formulado su pregunta.

De todos modos, sí quiero rechazar categóricamente sus imputaciones de falta de transparencia en la contratación. Desde luego, niego categóricamente que el Director General hubiera aceptado en lo más mínimo tal cuestión. Lo que sí puedo asegurarle es que hubo algunas irregularidades en algunas oposiciones, ciertamente no vinculadas a nada que tenga que ver con el Sindicato UGT ni con el Partido Socialista. Sin embargo, éstas son cuestiones en las que prefieren no entrar desde esta dimensión y dejarlas como simples trámites administrativos.

A continuación, señorías, sí puedo decirles que estamos actuando en tres direcciones: en primer lugar, todo aquello que tenga que ver con la actuación del proceso interno de organización del servicio dentro de la Dirección General; ordenación de los procesos productivos; mejora y desarrollo del plan de infraestructuras —en este momento en marcha—; reordenación del servicio en las zonas geográficas y atención prioritaria a diferentes centros de trabajo, que si me da tiempo le voy a singularizar; creación de servicios especiales, tales como el correo urgente urbano, que se va a experimentar en Madrid en un período de tiempo prácticamente inmediato y su extensión progresiva a distintas localidades; correo urgente interurbano; plan de transporte postal, con cuatro niveles de actuación: provincial, regional, nacional e internacional; plan de automatización de las oficinas postales; plan de diversificación de los servicios postales; plan de ordenación de las jefaturas provinciales y plan de redimensionamiento de las plantillas de personal para adecuarlas, de acuerdo con estudios que en este momento ya están finalizados, a los niveles óptimos de la necesidad de servicios.

Otras actuaciones de carácter prioritario, y ya en marcha en este momento, son el transporte aéreo de la correspondencia entre la Península y Canarias, que ha sido adjudicado ya, el 4 de abril de 1988, a IBERIA, de forma que va a haber un carguero operando diariamente para estos servicios; obras y reorganización del servicio de repartos en Elche y en Vigo; reordenación del servicio, obras y equipamiento mecánico en el centro de clasificación de Chamartín; mecanización e informatización del centro de clasificación postal de Barajas; y, como marco general, señoría, el proyecto de ley de los servicios postales, que se encuentra en este momento en borrador redactado desde mi Ministerio.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL HINOJOSA I LUCENA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE LA MINORÍA CATALANA, QUE FORMULA AL MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL: ¿PIENSA EL MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL ELIMINAR EL REQUISITO DE TENER FAMI-**

LIA A CARGO PARA PERCIBIR EL SUBSIDIO, DESPUES DE AGOTAR LAS PRESTACIONES POR DESEMPLEO, A LOS SOLTEROS MAYORES DE CUARENTA Y CINCO AÑOS?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Pregunta número 30, del Diputado don Rafael Hinojosa i Lucena, del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana.

El señor **HINOJOSA I LUCENA**: Gracias, señor Presidente.

Al Ministro de Trabajo y Seguridad Social. ¿Piensa el Ministro de Trabajo y Seguridad Social eliminar el requisito de tener familia a cargo para percibir el subsidio, después de agotar las prestaciones por desempleo, a los solteros mayores de 45 años?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Diputado.

El señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL** (Chaves González): Señor Hinojosa, me permitirá usted que pueda matizar su pregunta, porque me produce cierta confusión, no imputable a usted.

En primer lugar, el requisito para recibir cualquier prestación, bien contributiva, bien asistencial, no es el hecho de estar casado o soltero, que nunca será un requisito en esta materia, sino el de tener responsabilidades familiares o no tenerlas, que es independiente de estar o no casado.

En segundo lugar, quiero matizar también su pregunta en cuanto a que hay colectivos, dentro de los mayores de 45 años, como son los mayores de 55, que ya reciben la prestación asistencial sin necesidad de que tengan responsabilidades familiares.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

El señor Hinojosa tiene la palabra.

El señor **HINOJOSA I LUCENA**: Gracias, señor Ministro.

Efectivamente, la coletilla final de «solteros» es un mal final de la pregunta, porque no se trataba de solteros mayores de 45 años; se trataba de trabajadores mayores de 45 años, sean solteros o no, pero, en todo caso, que no tengan cargas familiares.

La situación de nuestra legislación sobre protección por desempleo tiene algunas lagunas que hemos ido descubriendo a lo largo de toda esta legislatura y que hemos procurado poner en evidencia a través de algunas iniciativas, entre ellas las preguntas orales en Pleno. La verdad es que hay un colectivo de trabajadores que por tener más de 45 años sufren de un paro largo, no estacional sino muy largo, y que difícilmente serán nuevamente contratados. Al no tener familia a su cargo la legislación no les permite disfrutar del subsidio de desempleo que sí disfrutaban los

mayores de 55 años, que enlazarán con algún sistema de jubilación. Este colectivo nos parece digno de atención por parte del Gobierno, y desde luego por parte de esta Cámara, y es para ellos, para quienes reclamamos, junto con el Defensor del Pueblo, la modificación de la legislación concordante, para lograr que estos colectivos puedan disfrutar de un subsidio al igual que lo disfrutaban los mayores de 55 años, precisamente porque son trabajadores que difícilmente serán nuevamente contratados y difícilmente podrán disfrutar de un pleno trabajo en el futuro.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Hinojosa.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL** (Chaves González): Señor Hinojosa, creo que en varias ocasiones, tanto en la Comisión como en el Pleno, hemos tenido la oportunidad de hablar de este tema. Y hay una cosa en la que coincido con usted y es que es un colectivo que efectivamente encuentra bastantes dificultades para su inserción en el trabajo como consecuencia de su edad y de su baja cualificación profesional, que provoca un cierto rechazo en el empresariado a la hora de su contratación. Por eso hemos establecido determinadas medidas, entre ellas las subvenciones a los contratos para mayores de 45 años, planes de formación de adultos, etcétera. La realidad en estos momentos es que la mayoría del colectivo formado por los mayores de 45 años sin responsabilidades familiares recibe algún tipo de prestación, bien contributiva, bien asistencial.

En cualquier caso, me he pronunciado en diversas ocasiones sobre la necesidad y el compromiso del Gobierno de ampliar la cobertura para los trabajadores desempleados, incidiendo fundamentalmente en los trabajadores desempleados mayores de edad y con paro de larga duración. Y le tengo que señalar que los trabajadores desempleados mayores de 45 años sin responsabilidades familiares es uno de los colectivos, junto a otros, sobre los cuales estamos estudiando medidas, aunque no debe tomarse esto como un compromiso en estos momentos. Lo que quiero decirle es que es uno de los colectivos que estamos estudiando para ver qué incidencia tiene el desempleo sobre ellos, qué dificultades de inserción tienen y qué medidas se pueden establecer en su beneficio, junto a otros colectivos, que pueden ser los mayores de 50 años, los mayores de 55 años y los jóvenes.

Para terminar, señor Diputado, repito que estamos teniendo en cuenta este colectivo a la hora del estudio sobre la ampliación de la cobertura.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON EMILIO OLABARRIA MUÑOZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (PNV), QUE FORMULA AL MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION: ¿CUAL ES LA ESTRATEGIA DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION DE LA REESTRUCTURACION DE LA INDUSTRIA LACTEA, CUAL ES SU POLITICA RESPECTO A LAS FUSIONES QUE SE ESTAN PROYECTANDO EN ESTE SECTOR Y ESPECIFICAMENTE ENTRE COOPERATIVAS DE GANADEROS Y SOBRE LA POSIBLE INTRODUCCION EN ESPAÑA DE MULTINACIONALES EUROPEAS UBICADAS EN DICHO SECTOR?**

CULTURA, PESCA Y ALIMENTACION: ¿CUAL ES LA ESTRATEGIA DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION DE LA REESTRUCTURACION DE LA INDUSTRIA LACTEA, CUAL ES SU POLITICA RESPECTO A LAS FUSIONES QUE SE ESTAN PROYECTANDO EN ESTE SECTOR Y ESPECIFICAMENTE ENTRE COOPERATIVAS DE GANADEROS Y SOBRE LA POSIBLE INTRODUCCION EN ESPAÑA DE MULTINACIONALES EUROPEAS UBICADAS EN DICHO SECTOR?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Pregunta número 25, del Diputado don Emilio Olabarría Muñoz, del Grupo Parlamentario Vasco, que formula al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

El señor **OLABARRIA MUÑOZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿cuál es la estrategia del Ministerio de Agricultura respecto a la reestructuración de la industria láctea? ¿Cuál es su política respecto a las fusiones que se están proyectando en este momento en el sector y específicamente a las fusiones entre cooperativas de ganaderos y sobre la posible introducción en España de multinacionales europeas ubicadas en dicho sector?

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Olabarría.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Romero Herrera): Señor Olabarría, como usted sabe, con la entrada de España en la Comunidad Económica Europea se suspendió el régimen de exclusividad de las centrales lecheras. Eso implicaba a la vez la libertad de régimen, la libertad del precio de la leche pasteurizada. Para permitir la adaptación de nuestros sectores lácteos y de la industria, el Gobierno español concedió un importante crédito, 14.000 millones de pesetas, a estas centrales lecheras, fueran cooperativas o no, que permitieran modernizar y sanear financieramente a este sector. Posteriormente, alguno de esos grupos han dispuesto de inversiones importantes del FEOGA durante 1986 y 1987, se trate o no de cooperativas.

No tengo conocimiento de que en estos momentos exista —y espero que S. S. me lo pueda aclarar— cualquier tipo de amenaza preocupante más allá de esa libertad de juego en este mercado por parte de una multinacional en relación con unas cooperativas. Espero que S. S. lo pueda aclarar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Olabarría.

El señor **OLABARRIA MUÑOZ**: Gracias, señor Ministro. Como el rito manda, tengo que ampliar el contenido de la pregunta.

Lo que le digo, señor Ministro, dentro de un marco más concreto, es que el redimensionamiento de nuestras empresas a través de la vía de las fusiones está resultando un instrumento útil en otros sectores económicos, como puede ser el financiero a través de las fusiones bancarias. Y puede seguir siendo beneficioso operativamente en un sector que está afectado por gravísimos problemas, como bien sabe el señor Ministro, por ejemplo la reducción de cuotas de producción, que ya ha sido objeto de un debate monográfico en esta Cámara. Nos preocupa muy específicamente el problema del pago de la tasa de corresponsabilidad de algunos ganaderos vascos, y de la cornisa cantábrica con carácter general, pago de la tasa de corresponsabilidad a pesar de la ubicación de estos ganaderos en zonas de agricultura de montaña, que, como el señor Ministro sabe, es una zona exenta de este tipo de tasa, y están pagándola impropriadamente estos ganaderos sencillamente porque el Ministerio de Agricultura no tramitó ante las Comunidades Europeas la consideración de estas zonas como de agricultura de montaña.

En este momento, señor Ministro, parece ser que se cierne un nuevo problema sobre el sector lácteo, ya que se cree que se van a introducir multinacionales; y si me pide un ejemplo concreto, como lo ha hecho en su contestación inicial, le daré el caso de la multinacional holandesa Friesland. Son multinacionales que se van a introducir en el Estado español con alternativas a intentos serios de fusión de cooperativas de ganaderos y productores como está ocurriendo en Euskadi con las cooperativas lácteas, que en este momento se ve dificultada por una serie de problemas políticos que trascienden el ámbito de competencias de esta Cámara.

En este contexto, señor Ministro, le enmarco la pregunta de forma mucho más concreta. Desde esta perspectiva le quiero reiterar las preguntas que ya le hice por escrito: ¿Cuál es la política, la estrategia de reindustrialización del sector lácteo del Ministerio? ¿Cuál es el posicionamiento sobre esta aparente o potencial amenaza de la introducción de empresas multinacionales en este sector? No es una hipótesis descabellada pensar que se realiza con la sana pretensión de comercializar los excedentes lácteos europeos en este país. Es una hipótesis muy razonable a considerar.

Por último, dentro del sentido de nuestra pregunta de potenciación de las cooperativas de ganaderos, planteo otra específica al Ministerio: ¿Existen previsiones de reprivatizar las industrias del INI, en concreto las industrias de la Lactaria Española, con objeto de refinar de alguna manera, de potenciar en definitiva las cooperativas de productores y ganaderos? Este sería el enmarque concreto de la pregunta.

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Olabarría.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Romero Herrera): Señor Diputado,

creo que pregunta demasiadas cosas a la vez. Le contestaré a algunas porque no tienen mucho que ver.

Sobre la tasa de corresponsabilidad vuelvo a repetirle lo que le decía el otro día. Está exenta la zona de montaña y determinadas comarcas. Si usted pregunta por parte del territorio vasco, le tengo que decir que indudablemente la mayor parte de los ganaderos están excluidos. No insista tanto en un tema que no afecta más que a algunos ganaderos, ya que los otros están excluidos del pago de la tasa.

Respecto a la contestación que le he dado, debo aclararle que estaba hablando de en qué medida el Gobierno una vez que se rompió el sistema de concesiones administrativas a las centrales lecheras ha creado un plan específico, financiado con 14.000 millones de pesetas, para que realmente efectuaran un proceso de saneamiento, de financiación y de adecuación aquellas centrales lecheras que lo desearan, fueran cooperativas o no.

Por cierto, una de las cooperativas del País Vasco no se ha acogido a él porque subsiste una reclamación ante los tribunales.

En segundo lugar, las que han querido normalizarse se han acogido a los programas importantes del FEOGA que creo recordar que son 9 con una inversión de 1.300 millones de pesetas en el año 1986 y que han aumentado a 28 proyectos en el año 1987, con una cifra de más de 5.000 millones de pesetas.

También existe un programa específico que está a punto de aprobarse en Bruselas, que posiblemente llegará a representar una cifra superior a 60.000 millones de pesetas, para modernización.

Pero si algunas industrias, cooperativas o no, quieren fusionarse entre ellas es un problema suyo. Sobre ello yo he tenido conocimiento formal por parte de los correspondientes gobiernos autonómicos. No tengo noticias en esa misma línea de que exista un acuerdo con una multinacional. Recabaré —aprovechando lo que ha dicho S. S.— información a los gobiernos correspondientes, en este caso al de Euskadi y al de Navarra, sobre esa situación.

Le recomendaría al señor Diputado que ya que tiene esa preocupación les aconsejara que nos formulen esa reclamación, porque somos ajenos a ella, puesto que no hemos tenido comunicación formal de la fusión ni de ese intento de acuerdo con la multinacional extranjera.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARIA EUGENIA CUENCA I VALERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE LA MINORIA CATALANA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUANDO PIENSA EL GOBIERNO APROBAR EL DECRETO SOBRE DERECHOS Y DEBERES DE LOS ALUMNOS NO UNIVERSITARIOS?**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Pregunta número 6 de la Diputada doña María Eugenia Cuenca i Valero, del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana, que formula al Gobierno.

La señora **CUENCA I VALERO**: Gracias, señor Presidente.

¿Cuándo piensa el Gobierno aprobar el decreto sobre derechos y deberes de los alumnos no universitarios?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias.

El señor Ministro de Educación y Ciencia tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Maravall Herrero): Señora Cuenca, el Ministerio de Educación está terminando el borrador de este Reglamento y espero que esté en vigor para el próximo curso.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra la señora Cuenca.

La señora **CUENCA I VALERO**: Gracias, señor Ministro. Me satisface su respuesta, pero cuando el señor Ministro de Educación da una respuesta a una pregunta de esta Diputada, permítame el señor Ministro que le recuerde que me produce irritación, cuando no me pongo a temblar, porque en otra ocasión en que le formulé una pregunta pidiéndole un plazo usted me contestó por escrito que el decreto regulador de las escuelas oficiales de idiomas estaba a punto de ser aprobado por el Gobierno, puesto que solamente faltaba el dictamen del Consejo de Estado.

Pacientemente esperé seis meses y pedí una comparecencia del señor Ministro en la Comisión de Educación, en la cual acepté que no fuera el señor Ministro el que me respondiera, sino el Secretario de Estado. Esto era en el mes de junio, y me dijo que antes de empezar el curso académico en el cual estábamos se publicaría el decreto de las escuelas oficiales de idiomas; decreto que han pasado siete meses y no he visto.

Señor Ministro, de todas formas, espero y deseo que cumpla usted con lo que acaba de decir, que el borrador se convierta muy pronto en decreto y que usted no me conteste que cuanto me anunció me hablaba del borrador y no del proyecto de decreto. Muchas gracias, señor Ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias señora Cuenca.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Maravall Herrero): Señora Cuenca, sabe usted perfectamente que los reglamentos del Ministerio de Educación tienen generalmente que pasar por trámites preceptivos que son bastante complejos. Me pregunta usted de paso

por el decreto sobre las escuelas oficiales de idiomas, y está efectivamete en estos momentos tramitándose esa consulta preceptiva al Consejo Escolar del Estado y al Consejo de Estado en ambos casos, y espero que ese decreto esté aprobado efectivamente para el curso que viene.

En lo que se refiere a decreto de derechos y deberes de los alumnos, es un desarrollo complejo del artículo 6.º de la Ley Orgánica del Derecho a la Educación. Sabe la señora Cuenca probablemente que solicitamos un dictamen al Consejo de Estado, un dictamen que a su vez es extremadamente complejo y que dio lugar a diferencias en el seno del propio Consejo de Estado, entre otras cosas sobre el carácter básico o no básico del futuro reglamento. A partir de ese dictamen del Consejo de Estado se ha abordado la elaboración del decreto, serán consultados los padres, los profesores y los alumnos, como está pasando con los reglamentos de desarrollo de la ley, y espero que para el curso que viene sea un instrumento valioso, de carácter marcadamente pedagógico, para que los centros dicten sus propias normas y al mismo tiempo como instrumento para crear un clima de convivencia adecuada en los centros.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON ANTONIO GARROSA RESINA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CDS, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿SE HA PRODUCIDO EN EL TERRITORIO DEPENDIENTE DEL MINISTERIO DE EDUCACION ALGUN NOMBRAMIENTO DE FUNCIONARIOS DOCENTES PARA EL DESEMPEÑO DE LA FUNCION INSPECTORA EN COMISION DE SERVICIOS Y SIN EL TRAMITE PREVIO DEL CONCURSO DE MERITOS?**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Pregunta número 8, que formula al Gobierno el Diputado don Antonio Garrosa Resina, del Grupo Parlamentario del CDS.

El señor **GARROSA RESINA**: Gracias, señor Presidente.

La pregunta dirigida al Ministro de Educación y Ciencia inquiriere si se ha producido en el territorio dependiente del Ministerio de Educación algún nombramiento de funcionarios docentes para el desempeño de la función inspectora en comisión de servicios sin el pase por el trámite previo del concurso de méritos.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Garrosa.

El señor Ministro de Educación y Ciencia tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Maravall Herrero): Gracias, señor Presidente.

Señor Garrosa, efectivamente, tras la resolución del último concurso de méritos convocado para plazas de la inspección técnica de educación de la función inspectora quedaron unas plazas sin cubrir, se han creado además nuevas plazas, y a partir de ese momento las direcciones provinciales del Ministerio de Educación solicitaron su cobertura con carácter urgente por necesidad del servicio y con carácter temporal. Y así se ha hecho, cubriéndose 26 puestos en régimen de comisión de servicios de carácter provisional.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

El señor Garrosa tiene la palabra.

El señor **GARROSA RESINA**: Gracias, señor Presidente, y muchas gracias, señor Ministro, por su información.

Recordará que el 15 de diciembre pasado, en la Comisión, entre otras varias preguntas yo le formulé esta misma, y usted contestó entonces que no se había producido ningún nombramiento de este tipo ni ninguna adscripción al margen del concurso de méritos, y, efectivamente, hacía alusión a dos convocatorias, creo recordar que de abril de 1986 y mayo de 1987, que se han resuelto completamente, con arreglo a lo que dispone la adicional decimoquinta de la Ley 30/1984 y el decreto de provisión de puestos de trabajo y promoción del funcionariado al servicio de la Administración estatal.

Yo le dije entonces que teníamos información de que se había producido algún nombramiento al margen de este procedimiento, pero que no lo podía asegurar en ese momento. Ahora sí tenemos información y si el señor Ministro quiere, como nos pidió entonces, se la facilitamos.

Hay algún nombramiento, en concreto 5 de los que nosotros tenemos noticias producidos por resolución del señor Ministro del 1.º de diciembre (por lo tanto, antes de la contestación que me dio en Comisión) que se hizo pública el día 7 de diciembre.

Se me podrá argüir, como lo ha dicho el señor Ministro, que es una adscripción con carácter provisional hasta tanto se provean reglamentariamente las plazas. En todo caso quiero decirle que, a pesar de todo, éste es un sistema, a nuestro juicio, atípico de nombramiento porque supone que con respecto al futuro estos profesores tendrán acaso unos méritos preferentes para posteriores concursos.

De otra parte creo recordar que el Ministerio tiene atribuciones para efectuar estas adscripciones provisionales, pero por un tiempo limitado, que en algunos casos se ha sobrepasado ampliamente. Hay nombramientos en Madrid, hay en concreto un nombramiento en Teruel de un funcionario que durante el período de prácticas y cuando podría no superarlas y ser rechazado, por lo tanto, del concurso, desempeñaba funciones de jefatura del servicio de inspección. Todo ello nos llevó a pensar que, a lo mejor, en alguna ocasión el señor Ministro no tiene perfecta información de lo que ocurre en su Departamento.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Garrosa.

Tiene la palabra el señor Ministro de Educación.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Maravall Herrero): Gracias, señor Presidente.

Muchas gracias, señor Garrosa. El procedimiento que hemos utilizado sabe S. S. que está plenamente contemplado en la normativa. En ese sentido no cabe ningún tipo de sorpresa. Es lo legal desde la ley de funcionarios de 1964, pasando por la Ley de Medidas de Reforma de la Función Pública de 1984 o el Real Decreto de 9 de diciembre de 1985, que en su artículo 6.º señala, tanto en el apartado uno como en el apartado dos, que cuando un puesto de trabajo quede vacante, la autoridad competente podrá, en caso de urgente necesidad, proceder a cubrirlo en comisión de servicios por un plazo temporal. Por tanto, estamos dentro del marco de la ley.

Quiero insistir también en que estos nombramientos significan una cobertura provisional de las plazas. Los puestos, como también se señala en las normas, entran en la siguiente convocatoria de provisión normal, que es una convocatoria anual, como sabe el señor Garrosa. He señalado algún número. De los 507 puestos en la inspección de educación existen en estos momentos 55 vacantes; se han cubierto 26 con carácter provisional y por necesidades del servicio, como le día. Las necesidades han tenido que ser previamente justificadas y documentadas por las direcciones provinciales. Se ha seguido escrupulosamente el procedimiento marcado por las normas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON ANGEL SANCHIS PERALES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR, QUE FORMULA AL MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA: ¿ESTA EL MINISTRO DISPUESTO A RECTIFICAR LA ORDEN DE 10 DE MARZO DE 1988 QUE REGULA LA ADMISION DE ALUMNOS EN CENTROS SOSTENIDOS CON FONDOS PUBLICOS EN LA QUE INICIAL Y FORMALMENTE SE CORRIGE LA HOMOLOGA DEL AÑO ANTERIOR, AL SUPRIMIR LA OBLIGATORIEDAD DE PRESENTAR LA COPIA DE LA DECLARACION DEL IRPF, PERO QUE DESPUES SE EXIGE INDIRECTAMENTE AL PENALIZAR CON LA PUNTUACION MINIMA A QUIENES A QUIENES NO LA PRESENTAN?**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Pregunta número 23, que formula al señor Ministro de Educación y Ciencia el Diputado don Angel Sanchis Perales, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

El señor **SANCHIS PERALES**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿está su departamento dispuesto a rectificar la Orden de 10 de marzo de 1988 que regula la admisión de alumnos en centros sostenidos con fondos públicos en la que inicial y formalmente se corrige la homóloga del año anterior, al suprimir la obligatoriedad de presentar la copia de la declaración del Impuesto sobre la Renta, pero que, después, se exige indirectamente al penalizar con la puntuación mínima a quienes no la presentan?

La Orden Ministerial de 10 de marzo de 1988, en su apartado 11, establece que la declaración de la renta podrá —hago hincapié, «podrá»— presentarse como acreditación de la situación económica del solicitante, modificando la orden anterior, donde se exigía la presentación de dicha declaración. Esta rectificación sería positiva y oportuna si no fuese porque unas líneas más adelante dice que en el caso de que el solicitante opte por no aportar la declaración se le atribuirá la puntuación mínima.

Como comprenderá S. S., este párrafo invalida su anterior y oportuna rectificación. Se le dice al solicitante que no se le exige la presentación de un documento oficial para, a continuación, decirle que, si no lo presenta, se le dará la puntuación mínima.

Por todo ello, mi pregunta, más que una simple pregunta, es una pregunta-petición. Usted señoría puede evitar esta incongruencia y yo que conozco la fina sensibilidad de S. S. para los temas educativos o culturales, estoy seguro de que estudiará mi petición y corregirá dicha incongruencia.

Por otra parte, quiero llamar la atención de S. S. sobre otro hecho que a usted le llega de rebote desde el Ministerio de Hacienda. Si se mantiene la necesidad de presentar la declaración de Hacienda, se está cometiendo un agravio comparativo entre los matrimonios, civiles o religiosos, y las parejas no legalizadas. Efectivamente, la declaración de la renta de los matrimonios, señoría, es conjunta y acumulada, y a las parejas de hecho les basta con presentar solamente la de uno de ellos, con lo que, en igualdad de situación económica, se penaliza a los matrimonios en beneficio de las parejas. No responsabilizo a S. S. de esta injusticia, porque en parte es competencia de otro departamento, pero llamo su atención sobre la doble injusticia que significa la penalización para los que se acojan a su derecho de no presentar la declaración de Hacienda.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Sanchis.

Tiene la palabra el señor Ministro de Educación y Ciencia.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Maravall Herrero): Señor Presidente, señor Sanchis, efectivamente, la orden ministerial de este año, como dice usted, creo que presenta el procedimiento de una manera más clara que en 1987, y el procedimiento yo creo que a usted le sigue produciendo alguna confusión. Querría que quedara clara que la presentación de la copia de la decla-

ración de la renta no es obligatoria, pero si un solicitante de plaza escolar desea añadir puntos al baremo —que es una posibilidad que tiene abierta—, tiene que presentar la declaración de la renta como forma de justificar que tiene ese nivel de renta, porque quiere añadir puntos. Puede no hacerlo, pero si desea añadir puntos de acuerdo con su nivel de renta, tendrá que presentar el documento acreditativo de ello, que es lo lógico. Sería mucho más limpio no exigir ningún nivel de renta como prioridad a la hora de solicitar plaza escolar, pero eso, de hecho, se hizo por la admisión de una enmienda del Grupo Popular en el debate de la Ley Orgánica del Derecho a la Educación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Sanchis.

El señor **SANCHIS PERALES**: Sí, señor Ministro, pero yo tengo las dos órdenes aquí y en la primera, efectivamente, pone las palabras «se exige» y en la segunda pone «se podrá». Si ustedes querían rectificarlo lo tenían que haber rectificado bien. Si lo que no quieren es rectificarlo, no hace falta que rectifiquen poniendo «se podrá». Digan, como decían anteriormente, que se exige.

Como usted sabe, la enseñanza es gratuita y obligatoria, sin distinción de la renta económica de las personas, y como además se supone que su departamento tiene plazas escolares para todos los alumnos que quieran acceder, no ha lugar a esa discriminación.

Por otro lado, sabe usted también que ha habido problemas con la presentación de un documento que es personal...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Señor Sanchis, vaya terminando en una frase.

El señor **SANCHIS PERALES**: En definitiva, quiero decirle, señor Ministro, que creo que es innecesario obligar a los padres de alumnos a presentar esa declaración, que no sirve para nada más que para crear problemas en algunas poblaciones pequeñas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Sanchis.

Tiene la palabra el señor Ministro de Educación y Ciencia.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Maravall Herrero): Señor Sanchis, la Ley Orgánica del Derecho a la Educación es un debate ya antiguo. Introduce la renta como criterio de prioridad para la admisión de alumnos, junto con, como sabe usted, la proximidad domiciliaria y la existencia de hermanos matriculados en el centro. Es una manera de priorizar, si quiere usted, los servicios públicos en función inversa a la renta, que sucede en muchísimas actuaciones del Estado, por ejemplo en el caso de las becas, y en el caso de las becas se pide una declaración de la renta exactamente igual que en este supuesto.

Como resultado de la enmienda del Grupo Popular, que fue aceptada, se consideró la renta anual de la unidad familiar, y la única documentación acreditativa fiable es la copia de la declaración de la renta. Repito que ha sido el sistema normal en otras solicitudes, como son, insisto, las de becas, por poner ese ejemplo, y fue exigido por los padres de alumnos, porque es lo único que permite a los Consejos Escolares disponer de documentación fehaciente y es lo único que permite evitar abusos, discriminaciones e injusticias. No hay que verlo como penalización, sino, por el contrario, como una manera de favorecer a aquellas familias de rentas más bajas. Quiero señalar al señor Sanchis, por si lo ignorara, que la Sala Quinta del Tribunal Supremo muy recientemente, el 10 de noviembre de 1987, ha dictado una sentencia que respalda la actuación del Ministerio, señalando que la exigencia de justificación acreditativa favorece el acceso a la enseñanza de los menos dotados económicamente, que mal puede entenderse conculcado el derecho a la intimidad personal y que negar que la Administración compruebe la realidad de la situación sería tanto como favorecer el desvío de los fondos públicos que el Estado pone a disposición de los administrados.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Ministro.

INTERPELACIONES URGENTES:

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR, SOBRE MEDIDAS DE POLITICA GENERAL QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD Y RAPIDEZ DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESPAÑA

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Pasamos al punto V del orden del día.

Interpelación urgente del Grupo Parlamentario de Coalición Popular sobre medidas de política general que piensa adoptar el Gobierno para mejorar la seguridad y rapidez del transporte ferroviario en España.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados, pienso que trasladar al Parlamento los problemas que más preocupan en estos momentos en la calle al ciudadano es la tarea fundamental de una democracia. En este sentido me cabe el honor, en nombre del Grupo Popular, de presentar al Gobierno esta merecidísima interpelación que, independientemente de las simpatías políticas del conjunto de los ciudadanos, estoy seguro que está mayoritariamente respaldada.

Les hemos oído, señores de la mayoría, y lo digo con todos los respetos, quién no podría desear lo mismo, hablar del Estado de bienestar un millón de veces. Habría que definir qué es lo que se entiende por el Estado de bienes-

tar. Supongo que habrá puntos comunes en las intenciones, pero otra cosa son los resultados. Creo que el primer bienestar que hay que asegurar a los ciudadanos es el bienestar que supone la protección y la defensa de la propia vida. En este sentido, señores de la mayoría socialista, pienso que ustedes no están cumpliendo con una de sus intenciones. Nosotros entendemos que no se puede sostener en serio en estos momentos que el Gobierno socialista haya mejorado en lo más mínimo la más elemental de las características del bienestar, que es la seguridad de los ciudadanos, aunque recursos financieros por la vía fiscal no han faltado.

El otro día el señor Ministro del Interior reconocía por fin, en un gesto que por otra parte le honra, que ya estaba bien de colocar los derechos de los delincuentes por delante del de los ciudadanos; ya se reconoce que la inseguridad ciudadana no es un invento de la derecha; ya se reconoce, por otro lado, que la inseguridad, producto de la sanidad, que es otra de las causas de mortandad, además de los asesinatos producto del terrorismo y de la delincuencia, es otra asignatura pendiente, y mejor sería no averiguar las víctimas que están causando las largas colas de espera. Pero es que ahora está apareciendo con todo su rigor otra causa importante, la tercera, de mortandad, que también ha aumentado desde que el Gobierno socialista tiene responsabilidades de poder, que son la de los accidentes, por la vía de los transportes, tanto aéreos, como terrestres, tanto por la vía del ferrocarril como por la aérea.

En la serie de estos últimos cinco años, que es la forma de medir estos parámetros, los resultados que se ofrecen en cuanto a las estadísticas que a nosotros nos llegan y que son conocidas son mucho más graves que la media de los países comunitarios que nos están rodeando. Parece que a alguno de los Diputados que está aquí escuchándome le hace gracia el sentido de mi intervención. Yo pienso que éste es un asunto muy importante que debería preocuparnos a todos nosotros, porque aquí no hay intencionalidad política. Hay unos datos: casi 5.000, 4.600 muertos por accidentes de carretera; 24 por accidentes de ferrocarril recientemente, el último mes, en Valladolid y en Lérida, provincia por la que yo soy Diputado; por accidentes aéreos, 384, y en los últimos cinco años, que es la forma de medirlo, los parámetros españoles son los más deficientes de todos los países comunitarios.

Todos recordamos una de las frases favoritas del señor Vicepresidente del Gobierno, tantas veces aludido hoy: vamos a poner a España a funcionar, vamos a hacer que España funcione. Y ¿cómo funcionan los ferrocarriles en este momento? ¿Cómo ha funcionado la RENFE? Mal; muy mal. No lo digo yo sólo; lo dicen los usuarios; lo dice el señor Presidente de la RENFE, está aquí escrito en este «Diario de Sesiones», otro gesto que por otra parte le honra.

Pero las cosas no suceden porque sí. Todas los efectos tienen su causa. Aquí habría que recordar por qué funcionan tan mal los ferrocarriles. Pues porque desde que los socialistas llegaron al Gobierno y descubrieron que el ferrocarril era un método de transporte anticuado, reti-

raron las inversiones desde el año 1983. Ahora han descubierto que es un método moderno, y los resultados son los que tenemos ocasión de lamentar.

Hay otro índice importante. El porcentaje de tráfico que utiliza el ferrocarril no llega al 10 por ciento en cualquiera de sus índices: transporte por viajeros, transporte de mercancías, mercancías peligrosas, no llega —como digo— al 10 por ciento del total del transporte terrestre, una cifra muy inferior a la media comunitaria, y eso es consecuencia de que se está dando un mal servicio, que hay mala calidad. Entonces, el usuario que tiene la posibilidad de elegir, elige otro camino. Además, RENFE se ha convertido en una agencia de colocaciones. El número de directores generales se ha multiplicado por dos. Si contamos los gerentes, se ha multiplicado por cuatro. Yo sé que era en otras épocas, pero se ha sustituido a ferroviarios, expertos ferroviarios por expertos sindicalistas. Ahora seguro que darían marcha atrás, pero ahí están. ¿Quiénes están dirigiendo? No los más capacitados; están dirigiendo los más amigos, en este caso del sindicato, porque una muestra más de todo lo que estamos comentando es que de la Administración se ha hecho un botín de guerra y sin embargo la Administración no es de los que la administran; la Administración es de los que la pagamos, y por eso hay que tener enfrente a los más capacitados.

El resultado de todo eso es que las carreteras también funcionan mal. ¿Por qué funcionan mal las carreteras? En primer lugar, porque tenemos las que teníamos hace diez años, porque no es moderno construir autopistas y por eso en el Plan general de carreteras no se ha previsto ni un kilómetro de autopistas; por eso precisamente, el tráfico, como el ferrocarril funciona mal, se desvía a la carretera, y eso es lo que estamos lamentando en estos momentos, y por eso además, como no se ha adaptado el ancho de la red española, lo cual tendremos ocasión de debatir y no quiero ahora adelantar el debate, como en el PTF no se ha adaptado el ancho de la vía española a la vía europea, resulta que las mercancías extranjeras están llegando a España por transporte terrestre, lo cual está congestionando nuestras carreteras, y produciendo mayores accidentes, como hemos tenido ocasión de comprobar con motivo de la Semana Santa, donde ha habido doscientos muertos en las carreteras españolas frente a veinte en las autopistas alemanas. Pero es que, además, un 80 por ciento de las mercancías peligrosas, como media en los países comunitarios, está utilizando la vía férrea, que es mucho más segura. Aquí, no; aquí no llega al 10 por ciento, por las causas apuntadas.

¿Cuáles son las expectativas? Se ha sustituido un mensaje, el primero, que era el de vamos a poner a funcionar a España, por otro, a la vista de los resultados, que es el mensaje del modernismo; el modernismo seguramente está reflejado en este Plan general de carreteras, que contempla que en ocho años se van a gastar 800.000 millones de pesetas, y ni un kilómetro de autopistas —repito— en ese Plan general de carreteras, cuando desde las carreteras cada año, por la vía fiscal del precio del carburante o por el IVA, se está recaudando un billón de pesetas. Justo sería que revirtiera en mejor proporción de la que es-

tamos comentando, pero, señores del Gobierno, es que además nos encontramos con un PTF que se está presentando con bombo y platillo, como la auténtica panacea, donde está previsto, en trece años, invertir del orden de 2,1 billones de pesetas, de los cuales tan sólo una quinta parte está destinada a mejorar trazados o a sustituir los actuales o construir otros nuevos; el resto es para sustitución o mantenimiento de la red material móvil que funciona en estos momentos y que está en unas condiciones lamentables.

Por todo eso, me gustaría sacar a colación aquí una frase, que no es mía, es del señor Ministro, que la pronunció poco después de la integración de España en el Mercado Común: las grandes infraestructuras de transporte basadas en el ferrocarril constituyen un elemento fundamental en la integración europea. Palabras pronunciadas por don Abel Caballero en la Universidad Menéndez y Pelayo en el verano de 1986. Muy bien, estamos de acuerdo, señor Ministro, ¡qué visión!, pero ¿qué traducción tiene eso? La traducción es que nosotros en nuestro PFT no estamos adaptando el ancho del ferrocarril al ancho europeo; modernos, muy modernos. Los tunecinos, los argelinos y los marroqueses sí han destinado una parte importante de su vía férrea, adaptándola al ancho europeo. Nosotros nos quedamos con que por una parte Madrid se nos queda aislado, es la única capital comunitaria, lo cual además condena a Lisboa forzosamente, que no está comunicada por autopista, porque por lo visto no es moderno, no es moderno comunicar por autopista Madrid con el resto de capitales comunitarias, por eso será la única además de Lisboa; pero es que tampoco se la va a comunicar por ferrocarril, ni a través del ancho europeo ni a través de la línea de alta velocidad.

Alegrándome, como nos alegra a todos, que Sevilla se acerque a Madrid, como se acerca a Europa, y que el trayecto de Sevilla a Madrid esté contemplado con una duración de tres horas, no tiene defensa que en el trayecto Madrid-Barcelona se tarde prácticamente el doble. No me diga ahora que nosotros estamos poniendo el acento catalán, porque el Grupo al que yo pertenezco pone además el acento en Sevilla y el acento español. Por lo tanto, no tiene defensa, entre otras razones, porque no es bueno que se empiece la casa por el tejado, no tiene defensa tampoco para Sevilla que no se una Madrid a Barcelona, a Port Bou, a Lyon y a París, es decir, a Europa, a través de esa línea de alta velocidad cuando Sevilla está unida a Madrid. Todas esas cosas son objeto de un debate que no es de este momento y que ya las veremos en su tiempo.

Podríamos comentar asuntos pormenorizados de ese debate, sobre las insuficiencias, carencias y deficiencias, algunas tan divertidas como que se crea el Intercity, la red transversal, por ejemplo Vigo-Barcelona, y que va a tardar lo mismo que la red radial Vigo-Madrid, Madrid-Barcelona. Son aspectos anecdóticos que ya tendremos ocasión de debatir. Sería bueno que un debate tan importante como éste gozara del consenso de todos los Grupos políticos que están representados en esta Cámara porque, señor Ministro, a lo mejor ustedes no tienen responsabilidades de Gobierno hasta el año 2000. A lo mejor tene-

mos que cambiar algo. Todos los grupos políticos, según he tenido ocasión de comprobar en los debates en Comisión, están en contra del PFT. A lo mejor se equivocan ustedes.

Por último quisiera hacer una pequeña referencia a los accidentes de Valladolid y Lérida. Aquí saben mis compañeros Diputados por la provincia de Lérida de otros Grupos, del Partido Socialista, del Partido de Convergencia, que Lérida está consternada todavía por un accidente que se pudo evitar, señor Ministro. Ya sé que hay responsabilidades de los usuarios, en este caso concreto del que conducía el autocar, pero hay otro tipo de responsabilidades, porque cuando se produce un accidente de las trágicas consecuencias del que estamos comentando, se produce un cúmulo...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Señor Llorens, la interpelación se refiere a política general, no a casos concretos. Ruego a S. S. que se ciña a la cuestión.

El señor **LLORENS TORRES**: Señor Presidente, la aplicación de la política general a los casos concretos es lo que nos permite generalizar el problema muchísimas veces.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Vaya terminando.

El señor **LLORENS TORRES**: Perdóneme pero la sensibilidad especial que ha producido el accidente de Lérida creo que es compartida por toda la Cámara.

Accidente de Valladolid. Ahí se vulneraron cuatro o cinco artículos, usted lo sabe señor Ministro, de los que están regulando el reglamento del transporte por RENFE. ¿Estaban o no los cuatro maquinistas en una máquina, como se está comentando por ahí o seguiremos en el oscurantismo sin enterarnos? ¿Se revisó o no el sistema de frenado en la estación anterior? Naturalmente ahí hay un importante cúmulo de incógnitas por despejar.

Para terminar, señor Ministro, le recuerdo un dato importante a la hora de hablar del objeto de esta interpelación. Según todos los datos de los que disponemos, a igualdad de viajeros transportados, el número de muertos por ferrocarriles es 2.000 veces menor que el número de muertos por carretera. Sería importante, ahora que tenemos una ocasión única, para prever la seguridad. Por cierto, ¿está previsto que se supriman pasos a nivel en este PFT o no? ¿Cuántos se han suprimido en 1987? ¿Cuántos hasta ahora? ¿Qué se hizo de esa previsión del Gobierno anterior al de ustedes de supresión de todos los pasos a nivel en la línea de ferrocarril Barcelona-Madrid, que si se hubiera cumplido no nos hubiera llevado a lamentar las consecuencias del trágico accidente de Lérida?

Señor Ministro, apliquemos el modernismo. El modernismo empieza por adaptar el ancho español al ancho europeo. Modernos, lo que se dice modernos, son más modernos los tunecinos, los argelinos y los marroquíes, por lo menos en el concepto del ancho de la línea del ferrocarril.

Sobre el funcionamiento tengo que decir que aquí lo único que está funcionando, lo digo con todos los respetos, es el Ministerio de Hacienda, gracias, entre otras cosas, al inexplicable, misterioso y milagroso nacimiento de una conciencia fiscal que no va acompañada por una conciencia del gasto público, que debería destinarse, como objetivo prioritario de su política —el otro día nos ilustró el señor Presidente del Gobierno cuando nos dijo que la política era definir prioridades—, a una prioridad mayor, que seguro que es compartida por todos los grupos que estamos en esta Cámara, que es la de garantizar la seguridad de los ciudadanos. Esta es una misión principal del Estado y ahí estaremos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Grandos Calero): Gracias señor Llorens.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones en nombre del Gobierno.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, señor Llorens, si quiere usar la abreviatura, la correcta es PTF no PFT, puesto que corresponde a Plan de Transporte Ferroviario.

Voy a empezar la contestación a su interpelación por el final, voy a empezar por el planteamiento que hace sobre los accidentes de Lérida y de Valladolid y sobre la situación de los pasos a nivel y la fórmula en que ésta se contempla en el Plan de Transporte Ferroviario, en el contrato-programa recientemente aprobado por el Consejo de Ministro, para después hablar de los términos y las mejoras de las calidades en toda esta planificación ferroviaria.

Como sabe, señoría, el trágico accidente de Lérida se produce en un paso a nivel con una visibilidad por ambos lados superior a los seiscientos metros, en un lugar denominado «Camino de carros a propiedades», donde el nivel de circulación de automóviles era de 21 automóviles-día. Su señoría sabe que adicionalmente hay tres rutas alternativas que permitirían alcanzar La Granja sin cruzar la vía para los vehículos procedentes de Lérida, por sistematizar, en términos objetivos, estos datos.

Pero yendo a la generalización de esta cuestión, S. S. me preguntaba sobre las actuaciones en pasos a niveles y sobre las previsiones del Gobierno en las actuaciones de los mismos. Esta es, ciertamente, una cuestión importante, relevante y sensible. Yo creo que, en primer lugar, es importante dar algunos datos de la situación de otros países en pasos a nivel. Así en datos de 1985, Inglaterra tenía 9.750; Alemania, 22.201; Italia, 11.748; Francia, 25.000; Suecia, 21.000 y España tenía en 1985 6.766. En pasos por kilómetro de línea, Inglaterra tiene 0,547; Alemania, 0,777; Italia, 0,7, al igual que Francia; Suecia, 1,9, y España 0,532. Pero estas cifras no me dejan satisfecho con la situación y creo que hay que actuar de forma importante.

Su señoría planteaba algunas preguntas en relación con las actuaciones de los últimos años. Entre el año 1983 y 1987 se han suprimido 2.090 pasos a nivel, lo que signifi-

fica un promedio de 418 pasos anuales, que es prácticamente tres veces lo que se podría singularizar como pasos promedio anuales suprimidos en años anteriores, y no quiero facilitar datos de años específicos, pero, de hecho, del orden de tres veces por encima de lo que se había efectuado en otros años anteriores.

¿Cómo vamos a actuar y cómo estamos actuando en este momento? Hay cuatro líneas de actuación. En primer lugar, los 7.700 millones para supresión de pasos a nivel que prevé el Plan de Transporte Ferroviario; en segundo lugar, y dentro de las instalaciones de seguridad y mejoras tecnológicas, 35.000 millones, que se van a dedicar al establecimiento de barreras en pasos a nivel; en tercer lugar, la supresión total de pasos a nivel en todas aquellas líneas de 160 kilómetros, 200 ó 250. Esto es, todas las líneas que tengan más de 160 kilómetros de velocidad tendrán suprimidos en su totalidad los pasos a nivel. Es más, en las líneas de entre 200 y 250, la vía irá vallada y totalmente aislada por verjas del resto del territorio. Y, en cuarto lugar, en este momento estamos estableciendo un plan de supresión de gestión de pasos a nivel, esto es, el cierre de los pasos a nivel de determinadas zonas que tienen tráficos muy poco importantes, prácticamente nulos, pero que sí significan un peligro potencial a la seguridad. De forma que el Gobierno, y dentro del Plan de Transporte Ferroviario, va a actuar en esta dirección que le acabo de señalar.

Decía S. S. que el nivel de accidentalidad en nuestro país, en los últimos cinco años es más alto que en los países comunitarios. Le voy a dar los datos de accidentalidad ferroviaria. En el año 1980, el índice de mortalidad por kilómetro en la Comunidad Europea fue de 0,56; en RENFE 0,49; en 1981, en la Comunidad Europea fue de 0,50 y en RENFE 0,34; en 1982 fue, respectivamente de 0,47 y 0,20 y en el año 1984, el último en el que tenemos datos europeos, de 0,35 y 0,07. Con esto en absoluto intento quitar dramatismo ni gravedad a los últimos accidentes, que ciertamente van a requerir —y de hecho así es la actuación en pasos a nivel— actuaciones importantes o la continuación de las actuaciones que en este momento estamos planteando.

Pasando ya a los temas ferroviarios de calidad, S. S. plantea en primer lugar que la RENFE opera mal y a veces muy mal —palabras del Presidente de RENFE—. Lo que sucede es que esto no quiere decir que no se esté mejorando y, sobre todo, que no se estén sentando las bases para la gran mejora del ferrocarril. Usted sabe, señoría, que cuando se empieza una inversión, como puede ser la del ferrocarril Madrid-Brazatortas-Córdoba, con una inversión de 80.000 millones, para el establecimiento de su velocidad a 250 y 200 kilómetros hora, el período de maduración puede ser de cinco años. De hecho, hemos empezado las inversiones en el año 1987 y el ferrocarril estará en funcionamiento en el año 1992. Esto quiere decir que las mejoras de la gran inversión de infraestructura tienen un largo período de maduración y, en consecuencia, no es posible, ni creo que sea sensible ni de recibo, que S. S. pretenda achacar los males de la infraestructura del ferrocarril español al Gobierno socialista.

Puedo darle a S. S. las cifras de las inversiones que se han ido haciendo en los diferentes años en el ferrocarril, las que se están haciendo en este momento y las que se van a hacer. Por no darle un número de años excesivamente largo, en el año 1980, el total de las inversiones en ferrocarril en nuestro país fue de casi 43.000 millones; en 1983 fue de 77.000 millones, ya con un Gobierno socialista; en el año 1987 fue de 105.000 millones, y en los próximos años —el actual incluido— las cifras son de 132.000, 144.000 y 157.000 millones, y para el año final del contrato-programa, el 1991, de 172.000 millones de pesetas. Si compara esta cifra con la de 1980, pasamos de 42.000 millones a 172.000 millones de pesetas, lo cual ciertamente significa un esfuerzo de inversión francamente notable.

Su señoría hacía algunas alusiones, definitivamente incorrectas, al Plan de Transporte Ferroviario. Decía que solamente un quinto de las inversiones que prevé dicho Plan —esas inversiones de 2,1 billones de pesetas— va dedicado a la mejora de trazados. Creo que la equivocación es obvia. Su señoría se refiere a las nuevas variantes, que es distinto que la mejora de trazados. A la mejora de trazados, si por esto S. S. entiende en sentido amplio la mejora de la infraestructura del ferrocarril, va dedicado por encima del billón de pesetas. El total de nuevas variantes, más dobles vías, más las mejoras de la situación de la vía actual superan en el conjunto del Plan de Transporte Ferroviario el billón de pesetas. Pero es que adicionalmente la cantidad que en este Plan de Transporte Ferroviario se dedica a mejoras de material, que es del orden de 500.000 millones, del orden de medio billón, va a significar una mejora ciertamente notable en la calidad del servicio. Pero de hecho lo que estamos haciendo es reproducir una parte del debate que se realizó en la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios durante toda una semana, en la que muchas de estas cuestiones y datos fueron avanzados y creo suficientemente aclarados.

Su señoría, a continuación, plantea el tema del ancho de vía de ferrocarril y dice que éste es el causante de que se transporten más mercancías por carretera. No; es mucho más complicado que todo esto y de hecho no es así. La participación en coste del cambio de ancho de vías en transporte internacional en este momento está en torno al 3,4 por ciento de incremento. Prevemos que con las mejoras tecnológicas se podrá colocar —hablo de memoria—, décimas arriba, décimas abajo, en torno al dos por ciento del incremento de coste, lo que significa que en tránsito de mercancías éste no es el problema.

El problema no es el ancho de vía, sino el centrar más la labor comercial de la compañía en la captación del producto. La compañía tiene que dedicarse cada vez más a captar el cliente, a darle un mejor servicio, porque ciertamente hay que mejorarlo, y a ubicar las mercancías en el ferrocarril con una dedicación en muchos casos muy definida, como es el de mercancías peligrosas. En el Plan de Transporte Ferroviario se apuesta decididamente por esta vocación ferroviaria y yo no excluyo que haya que establecer algún tipo de regulación legal a los efectos de potenciar el transporte de determinadas mercancías peligrosas en el ferrocarril.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Señor Ministro, le ruego vaya terminando.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Gracias, señor Presidente.

Podría seguir dándoles razones por las cuales no están en correlación el ancho de vía y el tráfico de mercancías en el ferrocarril, pero simplemente quiero darle algunos datos sobre las distancias y los tiempos que se plantean en el contrato-programa que el Gobierno acaba de aprobar esta semana; contrato-programa donde se contemplan unas inversiones totales en los próximos cuatro años de 606.000 millones de pesetas y donde el sector público aportará al ferrocarril en estos próximos cuatro años en torno a un billón doscientos mil millones, inversiones más gastos de funcionamiento. El ferrocarril tendrá que realizar mejoras importantes en la calidad del servicio con la acentuación del número de ferrocarriles que llegan en tiempo, esto es, la llegada en horas, con una captación de tráficos del 10 por ciento en viajeros y del 7,5 por ciento en mercancías en este período y, sobre todo, el acortamiento de los tiempos que solamente —por citar el caso que S. S. plantea— en el recorrido Madrid-Barcelona, a través de la nueva variante a 250 kilómetros/hora entre Zaragoza y Lérida, va a significar acortar el tiempo en una hora y dieciocho minutos, con una expectativa de dejar el tiempo de duración al final del contrato-programa en cuatro horas siete minutos, lo que significa un tiempo francamente corto respecto al actual y respecto a las velocidades previsibles.

Abusando de la benevolencia del señor Presidente, solamente durante un minuto quiero decir a S. S. que también en este contrato-programa se establece la nueva variante de Guadarrama, que va a significar un ahorro de más de una hora en todos los trayectos referentes a Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, aparte de la conclusión del ferrocarril Madrid-Sevilla.

Por tanto, señoría, hay unos recursos financieros muy importantes dedicados al ferrocarril, el avance del Plan de Transporte Ferroviario y, sin duda, la mejora notable de los servicios que el ferrocarril presta al país porque, desde luego, el país se lo está solicitando también al ferrocarril.

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Ministro.

En turno de réplica tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: El señor Ministro no me ha sorprendido. Lo sorprendente es que usted me diera la razón. Pero, ¡cómo me van a dar ustedes la razón! Usted ha intentado hablar del PTF o del PFT; me da igual, lo entiende perfectamente, pero sigue desviando el debate hacia ahí, donde yo solamente he hecho un punto de referencia y no era el más importante. Pero ya verá usted cómo en eso están en contra todos los Grupos políticos de la Cámara. Lo que pasa es que ustedes una vez más, como

en el chiste de la autopista, son los únicos que tienen razón: el conductor que se equivoca de carril no reconoce que se ha equivocado él, los que se equivocan son todos los que van en el sentido de la circulación normal.

Señor Ministro, la cifra prevista en el Plan de Transporte por Ferrocarril, de dos billones de pesetas, hay que relacionarla en el orden de años que ustedes la piensan gastar, y sale a 150.000 millones de pesetas al año, que es una cifra inferior a la que usted reconoce que está gastando en conservación este año. Luego, ¿a qué viene aquí anunciar a bombo y platillo este plan como la panacea de los ferrocarriles españoles? Muy poco dinero, sobre todo cuando ustedes tienen tanto, y mal distribuido. Me está usted diciendo que hemos acortado el tramo de distancia Madrid-Barcelona y que van a suprimir los pasos a nivel Madrid-Barcelona. ¡Faltaría más! Es una línea de alta velocidad. Han tenido siete años desde que estaba previsto por el Gobierno anterior. Hay algunas herencias que convenía aprovechar; veremos con la que nos encontramos nosotros.

En cuanto al tramo Barcelona-Madrid, no trato de establecer ningún agravio comparativo. A mí me parece muy bien que Barcelona-Sevilla tarde lo que tiene que tardar, lo que tarda una línea de alta velocidad. Por la misma razón, Madrid-Barcelona tendría que tardar lo mismo, entre otras razones, porque Sevilla se une a Europa. Y no le permito aquí chistes fáciles, que además sería muy económico, porque la reducción del tiempo por ferrocarril Sevilla-Madrid nos permitiría otros ahorros por transportes por avión. Dotación, por lo tanto —repito—, insuficiente.

Me está usted comparando los índices de accidentalidad con las medias comunitarias, y se para en el año 1984. ¿Por qué no nos referimos al año 1987? Se le van a estropear todas las medias. Hablemos del índice de siniestralidad (y repito que para que los términos sean comparativos hay que referirlos a una serie de años que no me he inventado yo, que no soy tan experto ni sé tanto como usted) que, por lo que dicen los libros, hay que referirlo a una serie de cinco años. A ustedes se les ha disparado el índice. ¡Qué mala suerte! Pero habrá que referirse a todo.

En cuanto al accidente de Lérida, no me quería referir a él. Señor Ministro, usted lo lamenta tanto como yo —los dos estuvimos en el funeral—, pero ese accidente se podía haber evitado, como el de Valladolid. ¿Por qué no me habla del de Valladolid, que seguimos estando a oscuras, como en el del Monte Oiz y de tantos y tantos? El de Lérida, si se hubiera suprimido ese paso a nivel —que es cierto que cuenta con la suficiente visibilidad por ambos lados— o bien por unas barreras automáticas, que no cuestan mucho dinero, o bien utilizando el que estaba paralelo y que es elevado, no hubiéramos tenido el accidente que lamentamos. Y eso es responsabilidad de usted, que es el responsable de la seguridad en transportes terrestres; no es responsabilidad de RENFE, es responsabilidad de usted. Porque, como decía muy bien el Presidente del Gobierno, las responsabilidades son del que gobierna. Yo no quería haber entrado ahí, pero me ha hecho usted entrar, y quiero entrar en el de Valladolid también.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Llorens.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, señor Llorens, plantea S. S. que todos los grupos políticos están en contra del Plan de Transporte Ferroviario. No sea usted portavoz de todos los grupos políticos. Sea usted portavoz del suyo. Deje que los demás lo digan cuando llegue el momento de definirse aquí, porque a lo mejor no están todos en contra. El señor Llorens, se acaba de erigir en portavoz de todos los grupos de la Cámara, y por poco hasta se erige en portavoz del Grupo Socialista. Su señoría plantea algo que no entendió. Dice S. S. que la inversión en términos promedios se va a 150.000 millones de pesetas anuales. Ciertamente, la inversión se va a cifras de ese calibre —150.000, 160.000, 170.000 millones de pesetas anuales—, y que es inferior al gasto de mantenimiento. No entiendo qué quiso decir. Creo que S. S. no entiende muy bien. Si se refiere S. S. a lo que es el déficit anual de RENFE, esto es otra cuestión que no tiene nada que ver con el gasto de mantenimiento. Desde luego, el gasto de mantenimiento no es de 150.000 millones de pesetas anuales, en absoluto. Estas son las inversiones totales que van a hacerse en el ferrocarril, que está en torno a esas cifras, 150.000-170.000 millones de pesetas, que se invertirán en el año 1991, o los 140.000 millones que se invierten en el año actual; pero eso es el total de la inversión en nuevo material.

Su señoría no prestó atención a lo que yo dije sobre Madrid-Barcelona. Traía colocada una cinta y no prestó atención. Le acabo de decir que el objetivo, al final del Plan de Transporte Ferroviario, en el Madrid-Barcelona es de cuatro horas y siete minutos de duración, y en el año 1992, señoría, va a tener un tramo a 250 kilómetros/hora. Es alta velocidad en toda su dimensión.

Ciertamente, la siniestralidad, desafortunada y dramáticamente, en 1987 fue importante, y de hecho estamos planteando lo relevante a estos dos accidentes para tomar medidas que eviten que se produzcan.

Le he avanzado ya una línea entera de actuación en pasos a nivel. Espero su apoyo y el de su Grupo cuando llegue el momento de clausurar pasos a nivel. Sé que ustedes nos van a apoyar cuando planteemos la supresión de los pasos de gestión. Espero que SS. SS. apoyen estas cuestiones.

A continuación, me dice: en Valladolid, a oscuras. No, yo tengo un compromiso con esta Cámara y con el país y se va a dar publicidad a todo lo relativo al accidente de Valladolid. La investigación está siendo técnicamente más complicada de lo que se suponía en principio, lo que significa un retraso de unas semanas en su realización. En este momento está casi concluida, está en fase de redacción el informe final que, desde luego, va a ser publicado. Yo instruiré al Presidente de RENFE para que se envíe directamente a esta Cámara.

El informe sobre el monte Oiz, señoría, ha sido realizado y se ha hecho público. Si S. S. tiene algo que decir, plantéelo en la correspondiente interpelación.

Lo que sí es cierto, señorías, señor Llorens, es que por primera vez en la historia del ferrocarril, en el siglo XX en nuestro país se está tomando en serio. Se está apostando decididamente por él como medio de transporte alternativo y eficaz. El país le está dedicando muchos recursos con la expectativa desde el Gobierno de la mejora notable de los servicios, con la expectativa de que sea competitivo en determinados tramos, para los que está destinado en la alta velocidad, con la aviación, desde luego con la filosofía de que esa mejora se extienda al conjunto de la red de ferrocarriles de toda la península, aprovechando los tramos centrales de alta velocidad para los tramos comunes con la gran mayoría de los territorios de la península. En esa línea, señoría, yo creo que el Gobierno está trabajando. (El señor Llorens Torres pide la palabra.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Ministro.

¿Grupos y Agrupaciones que deseen fijar su posición en este debate? (Pausa.)

Señor Llorens, ¿para qué pide la palabra S. S.?

El señor **LLORENS TORRES**: Se me ha contradicho y el tema me interesa muchísimo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Naturalmente, en una interpelación se tiene que sentir S. S. contradicho necesariamente. No ha lugar, lo siento.

En nombre de la Agrupación de Izquierda Unida-Esquerza Catalana, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, muy brevemente, no sólo en atención a la indicación que me acaba de hacer la Presidencia, sino porque mi Grupo, en relación a la interpelación que se ha presentado en esta Cámara por el Grupo Popular, se va a ceñir a uno de los dos aspectos que presenta la misma. Se habla de la seguridad y de la rapidez del transporte ferroviario. Yo me voy a ceñir al primero, al de la seguridad, porque entiendo que el tema de la rapidez y el tema en general del transporte ferroviario tiene ya un marco más adecuado, en el que estamos todavía trabajando, que es la discusión del Plan de Transporte Ferroviario.

En lo referente a la seguridad, efectivamente esta interpelación está bastante ligada a los accidentes terribles habidos últimamente, el de Lérida, el de Valladolid, algunos de los aquí citados. Sin embargo, a juicio de mi Grupo, no es conveniente olvidar que estos accidentes, si bien son motivo de primera plana, lo son casi más por lo inhabitual que por ser un síntoma de una inseguridad permanente en nuestros ferrocarriles.

Digo esto sin pretender echar ningún capote al partido del Gobierno. Digo las cosas tal y como las veo y, además, en el contexto, casual quizá, en que se ha celebrado este debate, en el que varios Diputados de distintos Grupos hemos planteado el tema de la accidentalidad, de los acci-

dentes terribles y del número de muertos escalofriante en el transporte por carretera.

En el mismo sentido en que intervine en mi pregunta, quiero poner de manifiesto que el ferrocarril en general —también en nuestro país— ofrece unas condiciones de seguridad absolutamente incomparables a los demás medios de transporte terrestres. No me resisto a citar algunas estadísticas comparativas. Así como en el año 1977 el número de muertos en carretera, aproximadamente, ha sido de 5.400 y los heridos sobrepasan la cifra de 137.000, sin embargo en el ferrocarril el número de muertos ha sido de tres y el de heridos de trece. Me parece que la comparación entre cuál es el tipo de transporte a primar de forma decisiva en nuestro país, en relación a un factor fundamental, como es el de la seguridad, queda bien clara con esta simple estadística.

Quiero añadir que según el criterio de mi Grupo la seguridad del ferrocarril en nuestro país está a la altura de la de los países europeos en general.

Sin embargo, a continuación, quiero señalar que lo que sí se debe hacer es pedir la creación de planes de seguridad concretos, porque los que de alguna forma indica el contrato-programa pensamos sinceramente que no se pueden considerar, en absoluto, como tales. Tengo delante el contrato-programa de RENFE para 1988-1991, y en cuanto a seguridad lo único que se indica es: «La red se compromete a la mejora permanente de los niveles de seguridad para sus usuarios y para los bienes que le son confiados para su transporte. Los índices de frecuencia y gravedad de accidentes se reducirán tendencialmente manteniéndose los valores normales de las administraciones ferroviarias europeas más avanzadas».

Esto no es más que la expresión de un buen deseo; no se puede entender, en absoluto, como un plan de seguridad concreto. Nosotros pensamos que sería muy importante concretar más y obligar a la red a cumplir unos objetivos mínimos detallados.

Esto que digo en relación a la RENFE creo que habría que matizarlo bastante en el sentido negativo en cuanto a FEVE, pero por el momento me quedo ahí y remito la intervención de mi Grupo, en lo relativo al resto de la política de transportes ferroviarios, a la discusión que estamos teniendo y que seguiremos teniendo sobre el Plan de Transporte Ferroviario.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor García Fonseca.

En nombre de la Agrupación de la Democracia Cristiana, tiene la palabra el Diputado señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, tengo la impresión de que esta interpelación que ha planteado el señor Llorens en nombre de Coalición Popular contiene dos aspectos que convendría diferenciar claramente, que son: por un lado, la referencia a acontecimientos recientes, a accidentes muy lamentables, que todos tenemos que sentir; y, por otro lado, una referencia a la política ferroviaria en general y, en con-

creto, al Plan de Transporte Ferroviario que está siendo objeto de tramitación en la Cámara en estos momentos.

Creo que sería bueno, precisamente para no mezclar los debates y para no solapar el debate auténtico del Plan de Transporte Ferroviario, dejar esa discusión para el momento oportuno, puesto que, según mis noticias, no sé si la próxima semana o la siguiente, van a venir a la Cámara las resoluciones de todos los Grupos Parlamentarios en relación con el Plan de transporte Ferroviario.

Simplemente hablaré en este momento de lo que es la seguridad y la rapidez, digamos, ordinaria o habitual, no de futuro, de RENFE y del transporte ferroviario en España. Con respecto a este punto, en mi opinión, hay que decir lo siguiente. Como ha puesto de relieve el señor García Fonseca, no creo que una de las características fundamentales del transporte ferroviario sea su inseguridad. Hay que lamentar los accidentes producidos, pero el porcentaje es mínimo comparado con la carretera o con otros medios de transporte.

Creo que entre carretera, avión y ferrocarril, el más bajo de todos en cuanto a accidentes es el ferrocarril, no solamente en España, sino en todos los países del mundo. Por eso sí quisiera hacer un llamamiento al señor Ministro y al Gobierno para que, no ya por un aspecto de solidaridad interterritorial y de apoyo a la economía del país, sino teniendo en cuenta también la seguridad de las personas, sea más generoso en ese Plan de Transporte Ferroviario que se va a tramitar dentro de unas semanas, que aumente sus inversiones, que amplíe el Plan, que va a redundar en beneficio de la economía de las personas y también en la seguridad de las propias personas y en la evitación de accidentes por otros medios de transportes que son más inseguros que el ferrocarril. Es un ruego que me gustaría que el Gobierno tomara en consideración.

Con respecto a la seguridad ordinaria de todos los días, evidentemente la red ferroviaria española tiene un grave problema de pasos a nivel y tiene también un problema de pasos por zonas urbanas, por zonas de población muy congestionada que no se ha resuelto adecuadamente.

Por eso creo que el Plan de Transporte Ferroviario, que va a tramitarse en esta Cámara, no debe ser sólo de altísima velocidad, según la impresión que tiene la opinión pública. Hace poco, con motivo de la aprobación del contrato-programa, supongo que a través de una nota de prensa del Ministerio de Transportes, que también está en su derecho, se hablaba de lo mismo: que se va a ir de Madrid a Sevilla en tres horas, que éste es un Plan magnífico.

Creo que el Plan debe ser mucho más amplio, y no debemos centrarlo únicamente en la alta velocidad, porque puede resultar que, por recurrir a una frase casi tópica, los árboles nos impidan ver el bosque. Lo importante es que de aquí al año 2000 tengamos una infraestructura ferroviaria amplia, correcta, digna y segura. Y con ese Plan de Transporte Ferroviario (lo discutiremos en su momento oportuno) nos parece que se puede perder la oportunidad histórica de que, con una serie de modificaciones en el mismo, se tenga realmente esa red ferroviaria digna, segura, rápida y provechosa para todo el territorio na-

cional y todos sus habitantes en el año 2000, que es el horizonte final del plan.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente. Esperamos todos que no tengamos que debatir más accidentes y en eso que nos ayude la buena infraestructura y también la fortuna.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Pérez Dobón.

Como portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Bernárdez.

El señor **BERNARDEZ ALVAREZ**: Señor Presidente, señorías, no era mi intención intervenir en esta interpección, pero al ver que se trata de la seguridad y rapidez del transporte ferroviario, y al darse la coincidencia de que acaba de llegar a mis manos un documento referido a este tema, no he resistido la tentación de leer aquí algunas frases de ese documento.

Quisiera con ello, señor Ministro, que se concienciase de que la situación del ferrocarril en algunas partes del territorio español es aún bastante peor de lo que usted a veces reconoce; a ver si ello le ayuda, de cara al futuro Plan de Transporte Ferroviario, a dar una especial atención a algunos territorios que dicho Plan no le presta.

Dice este documento de la Asociación de Estudiantes de Galicia: con fecha 22 de febrero de 1988 el tren procedente de Orense, que tenía su salida a la 1,30 con destino a Santiago, invirtió en su recorrido nada menos que tres horas y media. No traería aquí este tema si no fuesen normales en Galicia estas velocidades, señor Ministro. Dado el futuro que tiene el ferrocarril en Galicia, yo creo que merece una especial atención.

Durante este tiempo —dice el documento— más de la mitad de los doscientos viajeros que ocupaban los dos únicos vagones tuvieron que realizar el recorrido enlatados, de pie, soportando unas condiciones infrahumanas y más bien propias de transportes de ganados y mercancías. El ferrobús no tenía las mínimas medidas de comodidad e higiene a la que todo ciudadano tiene derecho. Más bien se trata de un convoy tercermundista. Manifestamos nuestra más solemne y justa indignación ante esta situación.

Señor Ministro, no pretendo hacer una crítica corrosiva ni negativa. Reconozco los esfuerzos que el Gobierno está realizando y que no toda la culpa es del Gobierno socialista. Simplemente he traído este documento aquí para que usted, señor Ministro, se conciencie de lo que está ocurriendo con los ferrocarriles de Galicia, porque creo que no los conoce con verdadera profundidad. A ver si de este conocimiento nace un mejor tratamiento para el transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma gallega.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Bernárdez.

En nombre del Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, señorías, en el planteamiento de la interpección del Grupo Parlamentario de Coalición Popular hay dos cuestiones: la seguridad y la rapidez. Luego, a lo largo del debate, se ha hablado también de una deficiente gestión por parte de la red.

Señor Llorens, no quiero entrar, en nombre del Grupo del CDS, en lo que puede ser una anticipación del debate del Plan de Transporte Ferroviario que está previsto para las próximas semanas en esta Cámara, porque creo que eso sería perder homogeneidad, visión de conjunto y el horizonte con el que se tiene que medir la política de la empresa y del Gobierno en orden al transporte ferroviario. Pero sí, en nombre de mi Grupo, quiero señalar su postura a propósito del tema de la seguridad ferroviaria.

A este problema de la seguridad ferroviaria —como a todo problema de la seguridad, pero quizá a éste de una manera especial por muchas razones que concurren en mí— tengo que acercarme con enorme respeto, prácticamente de puntillas. Sé que el señor Llorens, lo mismo que el señor Ministro, tienen un enorme respeto hacia el tema de la seguridad, pero, dentro de esa filosofía de acercarse a él con enorme firmeza al mismo tiempo que con enorme prudencia, sin hacer jamás demagogia, quisiera señalar algunos puntos.

En unas declaraciones recientes del Presidente de RENFE, a propósito del accidente de Valladolid, han quedado prácticamente claras dos cosas, dentro de un conjunto de ellas que aún permanecen oscuras. Una, que las locomotoras no iban acopladas; otra, que por la baliza de señal avanzada el tren pasó a 125 kilómetros por hora. Pues bien, cuando las máquinas en tracción múltiple no van acopladas, está establecido en las ordenanzas que rigen la circulación ferroviaria que no se puede ir a más de 100 kilómetros por hora. Indudablemente aquí, como en muchos otros accidentes, se dibuja —y siempre hay un componente de ello— el error humano. Pero el error humano nunca se presenta en solitario y hay que investigar las causas de que se produzca —y, en su caso, las culpas— o del error de otra clase que se haya podido producir.

En este orden me gustaría decir: primero, que la seguridad va en función de lo que se gasta, fundamentalmente, en conservación y en mantenimiento, entre otras cosas. Es fenomenal hacer inversiones nuevas, en cuyo caso el problema está resuelto de raíz, pero cuando no se pueden hacer (y en RENFE llevamos muchos años sin poder invertir las cantidades precisas para hacer una red digna del Estado español en toda la integridad, al menos, de la red básica) hay que gastar el dinero suficiente, y ni un duro menos, en mantenimiento y en conservación. Señor Llorens, en los años 1981 y 1982 se gastaron —y ahí están las cifras oficiales— 45.000 millones-año en mantenimiento y en conservación, y esas cifras eran menores antes y después de esos años.

La segunda cuestión, que es importante, es que también tiene mucho que ver con la seguridad el factor de motivación del personal, de satisfacción del personal. A su vez, esto tiene que ver con la formación del personal, con el espíritu del personal, con la profesionalidad todos los

días fomentada desde la propia empresa. Yo entiendo, señor Llorens, que efectivamente en RENFE eso está fallando... Está fallando porque se ha suprimido prácticamente la carrera ferroviaria, está fallando porque no se motiva al personal suficientemente, está fallando porque se hace una política de jubilaciones anticipadas, a las que se empuja materialmente al personal, está fallando porque, en definitiva, se está insistiendo en que hay que tratar bien al viajero, pero la Dirección no trata adecuadamente al personal de la red.

El objetivo es mejorar la seguridad, con PTF y sin PTF, pero, repito, todos los esfuerzos que se hagan tienen que pasar por un análisis crítico, que nos dé cada uno de los fallecidos en un accidente ferroviario, cada uno de los heridos, acercándose con enorme responsabilidad hacia esos accidentes, sin perder nunca de vista a lo que me estoy refiriendo, que hay que agotar hasta el último límite todas las medidas de gestión de empresa que sean posibles —y creo que aquí se está fallando—, pasos a nivel, formación de personal, conservación, mantenimiento y nuevas inversiones, absolutamente todo. **(El señor Vicepresidente, Carro Martínez, ocupa la Presidencia.)** En definitiva, y termino, señor Llorens, señor Ministro, hay que hacer del ferrocarril un objetivo nacional, donde el ferroviario se sienta arropado por toda la sociedad española y dignificado en su propia función.

De verdad, termino diciendo que hay un último enemigo de todo lo que tiene que ver con la conservación y el mantenimiento y es la obsesión por el déficit. Se está pidiendo menos déficit, y es verdad que hay que tratar de vigilar hasta la última peseta que se gaste, pero sin vivir obsesionados por el déficit como un fin en sí mismo. Hay que gastar lo preciso para tener un servicio digno y seguro, y tener un servicio seguro significa gastar en conservación y mantenimiento, aunque eso no se ve y no ocasiona lucimiento, pero aun no ocasionando lucimiento es lo que da seguridad a nuestros trenes. Efectivamente, el ferrocarril es hoy, sin ningún género de dudas, lamentando profundamente los últimos accidentes, el procedimiento de transporte, detrás de la aviación, más seguro en España.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Carro Martínez): Gracias, señor Rebollo.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE LA MINORÍA CATALANA, RELATIVA A LA AGRAVACIÓN DE LA CRISIS DEL SECTOR PORCINO

El señor **VICEPRESIDENTE** (Carro Martínez): Pasamos a la segunda interpelación, del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, relativa a la agravación de la crisis del sector porcino. Para su defensa, tiene la palabra el señor Ferrer.

El señor **FERRER I PROFITOS**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados (no puedo decir señor Minis-

tro porque en este momento está ausente del hemiciclo), comparezco en esta tribuna para defender la interpelación del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana sobre la difícil situación por la que atraviesa el sector del porcino.

Señorías, nuevamente requerimos su atención sobre este tema, toda vez que este sector ha ido evolucionando negativamente durante los últimos meses. Hace un año, en la Comisión Mixta para las Comunidades Europeas, con motivo de la comparecencia del señor Ministro, ya expresaba mi preocupación por la situación de este sector, requiriendo con urgencia una intervención clara del Ministerio de Agricultura. Los síntomas de los últimos meses fueron agravándose hasta llegar, el pasado viernes, día 8 de abril, en MERCOLERIDA —mercado que yo visito con mucha frecuencia— a descender el precio del porcino a unos niveles nunca alcanzados, situándose entre las 113 pesetas kilo vivo para el tipo graso y las 118 pesetas para el tipo selecto. Así como el precio de los lechones descendió a 2.700 pesetas unidad, bajando en un solo día, en un solo mercado, 1.100 pesetas por lechón.

Esta tendencia a la baja de los precios viene manifestándose ininterrumpidamente desde hace dos años. En efecto, tomando siempre como punto de referencia el mercado de MERCOLERIDA, durante el primer trimestre de 1986, el precio medio del porcino vivo fue de 187,50 pesetas/kilo. Un año más tarde, en el mismo período de 1987, se había situado ya en las 155,50 pesetas/kilo, y actualmente, como he indicado ya, está en 130 pesetas/kilo, siendo de los más bajos de Europa. Por tanto, en el espacio de dos años, los precios percibidos por los ganaderos han disminuido más de un 40 por ciento.

Señor Ministro, la crisis por la que atraviesa el sector porcino es grave, yo diría que muy grave, tal y como le venimos anunciando desde hace tiempo. El origen de esta crisis por la que atraviesa el sector porcino se encuentra, a nuestro juicio, en una falta de previsión en el momento de producirse nuestra adhesión a la Comunidad Económica Europea. Falta de previsión, a la que, por lo demás, no se ha respondido adecuadamente a lo largo de estos dos últimos años.

En aquel momento, la situación del ciclo del porcino era muy distinta en la Comunidad que en España. Mientras que allí se atravesaba un período de precios a la baja, con importantes ayudas indirectas para favorecer la salida de una producción excedentaria, aquí la situación era a la inversa. Ello desencadenó las masivas importaciones de porcino en el año 1986, alcanzándose cantidades tan importantes como los 750.000 lechones y los 335.000 cerdos ya engordados.

Estas importaciones favorecieron el descenso de los precios en el mercado interior, hasta el extremo de que en febrero de 1987 hubo de acordarse la contingentación de los lechones. Sin embargo, esta medida se denunció desde el primer momento por las organizaciones del sector como insuficiente para las necesidades españolas, al seguir entrando, en la práctica, el producto de los demás países sin limitación alguna.

Señor Ministro, hasta el 20 de marzo de este año, 1988,

en animales vivos, en lechones-unidades, habían entrado desde el 1.º de marzo de 1986, 1.596.555, y con destino a matadero 574.000, más carnes congeladas y refrigeradas por una cantidad de 74.478 toneladas métricas.

Por otra parte, los productores españoles de porcino deben soportar otro «handicap» frente a sus competidores comunitarios, como es la diferencia de costos de alimentación del ganado en contra de nuestros productores, al encontrarse más alejados de las fuentes de aprovisionamiento. Por ello no es de extrañar, señor Ministro, que el sector porcino pida la corrección de la escasez de cebada existente en nuestro mercado, que está favoreciendo el mantenimiento de altos precios y que en estos momentos, por desgracia, ya no beneficia a los productores de esta cebada.

En otro sentido, el cuadro crítico del sector porcino español se completa con un elemento adicional: la existencia de la peste porcina africana, que impide todo tipo de exportaciones al resto de la Comunidad. En este punto hemos dado un importante salto cualitativo. Nuestra adhesión europea ha permitido, en efecto, desarrollar una lucha más eficaz y más rápida contra este factor retardatorio, hasta el extremo de que hoy puede considerarse ya como completamente erradicada en extensas zonas de nuestra geografía. Ahora sólo resta poder obtener los beneficios consecuentes, es decir, conseguir el levantamiento de la prohibición de exportación, respetando evidentemente los pasos y requisitos que exige la Comunidad.

Como el señor Ministro conoce, el sector porcino no ocupa un lugar precisamente irrelevante en nuestra cabaña ni en nuestra economía, participa aproximadamente con un 13 por ciento en la producción final agraria y un 23 por ciento en la producción final ganadera. En el conjunto de la Comunidad Económica Europea nuestro sector se encuentra en segundo lugar, sólo por detrás de la República Federal Alemana y por delante de países productores de larga tradición como son Holanda, Francia y Dinamarca. Del sector porcino viven miles de familias españolas, decenas de miles directamente, en explotaciones de ciclo completo, que han desarrollado un gran esfuerzo genético, sanitario y de mejora cualitativa de la producción, o bien indirectamente, como es el caso de los agricultores productores de cereales-pienso (el sector del porcino, como usted sabe muy bien, consume el 80 por ciento de la cebada que se produce en este país) o de agricultores que se dedican al engorde de animales por cuenta de terceros, además de los trabajadores de fábricas de piensos, mataderos, laboratorios, almacenes de distribución, transportistas, etcétera. Usted sabe, señor Ministro, que la situación de estas familias es preocupante, que el estado por el que atraviesa el sector porcino es delicado y grave y sabe también, porque no es la primera vez que llamamos su atención sobre el problema, que éste no es nuevo y que con el tiempo y ante la falta de medidas eficaces y decididas se ha ido agravando hasta extremos francamente peligrosos. Sin embargo, señor Ministro, creo que aún está a tiempo de salvar el sector y de que no ocurran males mayores. Para ello, mi Grupo Parlamentario, Minoría Catalana, le interpela para que informe

ante esta Cámara sobre las medidas concretas que el Gobierno del que usted forma parte piensa adoptar ante la agravación de esta crisis.

Mi Grupo Parlamentario, por lo demás, cree que estas medidas deberían ir orientadas hacia la consecución de los objetivos que lleven de forma inmediata a la recuperación de la confianza a las miles de familias a las que antes me refería, para que puedan continuar trabajando con el mismo empeño puesto en los últimos años en la modernización de las explotaciones.

Es preciso que se adopten inmediatamente las medidas restrictivas necesarias para las importaciones de carne de porcino, animales vivos de cualquier procedencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 90, cláusula de salvaguarda del Tratado de Adhesión de España a la Comunidad Económica Europea. Es necesario que el Estado español sea declarado exento de peste porcina africana con la excepción oportuna, es decir, de las zonas de producción de ganadería de cerdo extensivo y que, en consecuencia, se levante la prohibición de la exportación de productos españoles del sector porcino.

Esta es la situación, señor Ministro, y éstas son las medidas que nuestro Grupo considera de imprescindible adopción inmediata para empezar a reducir la dura crisis del sector porcino español.

Por último, señor Ministro, el sector entra en una dinámica peligrosa, como usted sabe. El miércoles de la semana pasada, día 6, a 25 kilómetros de la frontera de La Junquera fue asaltado un camión frigorífico cargado de productos derivados del cerdo procedente de Francia. La intervención de la Guardia Civil impidió que el camión fuera pasto de las llamas. No obstante, sufrió importantes daños y la carga quedó totalmente inutilizada. Por otra parte, las organizaciones sindicales agrarias y de productores de ganado porcino de toda España han anunciado para el próximo día 20 manifestaciones y movilizaciones generales, que repetirán el día 29 en la capital del Estado, aquí en Madrid, en protesta por la situación del sector y por la actitud adoptada por la Administración central del Estado. Ante ello es preciso actuar con celeridad y adoptar las medidas que de forma eficaz reduzcan toda esta situación, señor Ministro. Ya sabe que nuestro Grupo Parlamentario ha estado, está y estará siempre abierto a la colaboración y a cuanto sea necesario para adoptar aquellas medidas que entendemos solucionen positivamente la crisis de este sector.

Muchas gracias, señor Presidente; muchas gracias, señorías; muchas gracias, señor Ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Carro Martínez): Gracias, señor Ferrer.

Tiene la palabra el señor Ministro de Agricultura.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Romero Herrera): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, creo que el señor Diputado ha sido razonable en cuanto a la descripción del sector porcino. La situación actual se debe a una problemática concreta, que todos hemos reconocido y que lleva a sos-

tener diversas reuniones con las diferentes partes que componen el mundo en torno al porcino. Esta misma tarde ha concluido una reunión en el propio Ministerio de Agricultura.

Sin embargo, he de manifestar que quiero completar algunos datos en cuanto al diagnóstico de la situación, que permitirá ponernos de acuerdo, o no, con respecto a las medidas, sean coyunturales o de carácter general.

Me gustaría matizar alguna referencia al Tratado de Adhesión —referencia siempre obligada—, lo que nos exigiría ser realistas sobre la situación actual del sector. Usted ha reconocido que el sector de porcino en España y fuera de España sufre tradicionalmente fluctuaciones cíclicas en el comportamiento del precio. Es una ley de la producción del propio sector.

Cuando entramos en la Comunidad nos encontrábamos en un ciclo alcista, mientras que la mayor parte de los países de la Comunidad se hallaban en otra situación. Este alza anterior había llevado a obtener, en términos de precios, incrementos de un 12 por ciento del sector en el año 83, a estabilizarse en el 84, crecer un 13 por ciento en el 85 y de nuevo aumentar un 7,8 por ciento en el 86. Sin embargo, la entrada en la Comunidad coincide con un aumento grande de los precios internos, que es el más elevado de los conocidos en los últimos años, mientras que en la Comunidad sucedía lo contrario. Eso posibilitó, dentro de las corrientes comerciales, que fuera atractivo nuestro mercado durante el primer año del 86, junto con la coincidencia de ese propio ciclo productivo que, por otro lado, es normal y conocido por los productores.

Como reacción ante esta situación España planteó y consiguió una contingentación de la materia prima del porcino, los lechones, que redujo aproximadamente la mitad de la importación que se había realizado anteriormente como respuesta al año 86. Esta medida tuvo su efecto en los precios testigos en febrero y marzo de aquel año, lo que consiguió detener esa tendencia estacional. Posteriormente, España utilizó el Reglamento Comunitario 107 del 87 para solicitar las ayudas de almacenamiento, lo que condujo a almacenar 6.000 toneladas de este producto en junio, permitiendo una cierta recuperación dentro de este ciclo depresivo de casi un 9 por ciento.

En estos momentos, efectivamente, los precios de porcino en España están en el ciclo más bajo de la Comunidad. Sólo tenemos un país, Alemania, con unos precios ligeramente por debajo de los nuestros y tenemos una cifra igual aproximadamente que la de Holanda. En mi opinión, esta situación se ha producido como consecuencia, en primer lugar, de un aumento de la oferta interna. Es decir, ha habido un aumento muy considerable de la producción de porcino en nuestro país en los últimos tiempos, independientemente de lo que está aconteciendo en la Comunidad.

Quiero indicarle unas cifras claras. En 1986, ante una situación de crisis, hubo un incremento de casi un 1 por ciento de la producción, pero en el 87, año con preocupaciones, y a pesar de las reiteradas ofertas y llamamientos de la Administración al sector, nuestro país aumentó un 6,4 por ciento la producción del año anterior. Fue un in-

cremento de la oferta tremendamente importante. No hay ejemplos similares en otros países de la Comunidad. Este incremento viene reflejado en que hemos pasado de un censo de 11,4 millones de cabezas en el año 85 a otro de 16,9 millones de cabezas en el 87. Nuestro consumo interno, a pesar de ser importante, no puede absorber esos crecimientos de la oferta tan considerables. Indudablemente, esto tenía que tener sus efectos en el mercado.

Es necesario, por tanto, ajustar la oferta de producción interna al consumo real de este país. Se ha intentado, mientras tanto, hacer un ajuste de la parte de la oferta correspondiente a las importaciones de porcino, vuelvo a decir que insuficiente de todas maneras porque tenemos un exceso de oferta interna. En ese ajuste de la oferta externa, y como consecuencia de la presión de la Administración española, se ha llegado a una disminución de las importaciones de un 28 por ciento en 1987 sobre 1986, destacando una reducción importante de las importaciones de carne fresca, de un 45 por ciento de 1987 sobre 1986, y de un 24 por ciento de animales vivos.

Para obtener esta reducción, España solicitó acogerse a lo que planteaba el artículo 90 del Acta de Adhesión, y eso fue lo que permitió conseguir esa reducción anterior. Durante el actual año 1988, en los tres primeros meses hemos conseguido de nuevo incidir en esta disminución de la importación, y se ha producido en estos tres meses una reducción de un 33 por ciento de las importaciones de animales vivos en el mercado interno y de más del 60 por ciento de despojos y otras carnes.

Yo creo que ha sido un elemento positivo, y sin duda ninguna ha contribuido a conseguir el ajuste interno de producciones algo que es muy importante y que usted ha olvidado mencionar, pero que yo se lo voy a recordar: el acuerdo interprofesional, el acuerdo entre las partes propiciado por el Ministerio de Agricultura, que está llevando a nuestro sector a conseguir acuerdos internos de limitación, sin saltarnos, por supuesto, las normas comunitarias. Este acuerdo debería de ser sostenido por todas las partes y por todos los sectores. Hoy mismo ha habido la última reunión de seguimiento de este sector, y, desgraciadamente, está siendo presionada la Administración española desde Bruselas, sobreentendiendo que puede tener dificultades con la legislación comunitaria en este acuerdo. Sin embargo, nos encontramos con frecuencia —y sabemos que hará difícil este acuerdo— con que algunas partes no siempre prestan su colaboración en este acuerdo, cuando ésa es la vía de resolver los problemas y no otro tipo de manifestaciones o de presiones.

Tengo que decir, sin embargo, que en el mes de marzo las partes han cumplido el acuerdo mucho más adecuadamente que en el mes de febrero, con algunas excepciones de algunas industrias cárnicas y de algún sector de la producción de porcino. Indudablemente, si SS. SS. y otras fuerzas políticas y sociales apoyan en esa línea, estoy convencido de que en el mes de abril actual conseguiríamos realmente unas cifras internas muy interesantes para conseguir una cierta recuperación del sector. Independientemente de ese hecho, y dada la premura del tiempo, la Administración española, yo mismo planteé en el

último Consejo de Ministros la necesidad de que la Comunidad tomara medidas urgentes en el orden del comercio internacional o del intercambio entre el resto de la Comunidad y España. En ese sentido volví a plantear la necesidad de establecer algunas restricciones que nos posibiliten una negociación en el marco del artículo 90.

El día 6 de este mes se han celebrado las primeras reuniones en aras a conseguir un acuerdo entre la Comisión y España que posibilite la aplicación del artículo 90 en unos términos razonables para las partes dentro del Estado español. Yo mismo he presentado una carta «memorandum» al Comisario de Agricultura y Vicepresidente, señor Andriessen, hace unos días, planteando la necesidad urgente de llegar a un acuerdo con la Comisión que establezca unas limitaciones temporales, y, vuelvo a añadir, un elemento adicional es que hemos pedido unas compras en régimen de ayuda al sector privado que permitan retirar del mercado una oferta importante. Estamos negociando en estos momentos, de acuerdo con esa petición que formulé en el último Consejo de Agricultura, en la Semana Santa de este año, y que la semana pasada reiteraba al propio Vicepresidente de la Comisión Económica Europea, esos dos elementos que son los que ha pedido la Administración española: administración de las restricciones de acuerdo con el artículo 90 sobre los intercambios y puesta en marcha de unas medidas de almacenamiento privado en condiciones más ventajosas de las que se aplicaban el año pasado, tanto en cantidades como en tiempo. Esperamos que en la sesión negociadora del día 19 podamos concluir un acuerdo con la Comisión en relación a esta petición que ha hecho la Administración española y que ha sido discutida durante toda esta semana y, a nivel técnico, desde el día 6 de marzo. Creo que ése es el camino.

En relación con otro tema que ha indicado —y hace bien— relativo a lo que podemos exportar o no, con el permiso de la Presidencia, únicamente quiero decirle dos palabras. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

España consiguió que a partir del uno de enero de este año puedan estar en los mercados comunitarios los productos porcinos, para entendernos, los de tipo cular. Una serie de empresas importantes tienen homologados sus mataderos para poder hacer ese tipo de exportación. Usted sabe, y los señores Diputados también (ayer lo decía formalmente en la Comisión de Agricultura y hoy lo recordaba una pregunta de otro Diputado) que cuando pasen los doce meses que exigen los reglamentos veterinarios sin peste porcina africana, España solicitará —supongo que este verano—, así ha sido anunciado a la actual presidencia alemana y al propio Comisario, la exención del territorio nacional que cumpla esas condiciones. Supongo que habrá una negociación complicada y dura que puede llevarnos dos o tres meses, pero espero terminar en el año que estamos consiguiendo esa batalla para ese tipo de territorio nacional exento, tengan ganadería intensiva o extensiva. La coincidencia por ciertos retrasos en algunas provincias de ganadería extensiva no debe llevarnos a condicionar intencionadamente como posición española la inclusión de la intensiva y la exclusión de la exten-

siva. Tiene que medirse en función del período de tiempo en que está exenta de peste porcina africana. Esa es la filosofía que se va a seguir.

En este país hay cuatro focos principales en los que aún no cumplimos siete u ocho meses de exención de peste. Esperamos eliminar alguno de esos focos clásicos de aquí al verano. Para todos ellos hemos anunciado la petición de exención y para el resto de los productos curados.

Esas son las medidas en relación con las importaciones y exportaciones que podemos adoptar en orden a las relaciones con la Comunidad. En el orden interno es necesario frenar este exceso de oferta, ya que estamos creciendo, en un momento de crisis, por encima del resto de los países comunitarios, en un seis y pico por ciento en relación con el año pasado. Es una condición absolutamente necesaria.

En esa línea les pido su apoyo para que esa mesa de negociación sobre el porcino tenga un apoyo externo, un apoyo social, un apoyo político de todos los rectores y para que, desde esa mesa, perfectamente informada de los pasos internos y externos que estamos dando en el sector, podamos abordar ese tipo de problemas.

Con respecto al tema de los piensos, el sector del porcino ha podido mantener una parte de ese tipo de rentas como consecuencia de que ha tenido unos «input» bajos durante los años 1986 y 1987 y en algunos meses de 1988. Otra cosa será cuándo deberemos estar o no en condiciones de absorber más o menos pienso. Sin embargo, tengo que decir que este año todos los cereales han tenido unos precios de mercado reales más bajos que los del año pasado. Yo estoy obligado a conseguir un equilibrio razonable entre cerealistas y ganaderos consumidores de cereales. Eso se discute en una mesa. Hay que ver cuáles han sido los precios de unos y de otros e intentar que ambas partes tengan un debate y que piensen que el cereal en España básicamente está en manos de los agricultores y de sus cooperativas. Hay que hacer contratos al principio de campaña y no esperar que mágicamente se solucione a través del SENPA, que no suele tener demasiado cereal, no es esa su obligación, o a través de forzar la vía de importaciones de cereales. Esa es la filosofía en la que nos vamos a mover durante los próximos días. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Ferrer i Profitós.

El señor **FERRER I PROFITOS**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, señor Ministro, en principio, estamos de acuerdo en varios puntos, y ha quedado claro, señor Ministro, que este Diputado vive directamente los problemas del sector y que podría usted incluso aprovechar más mi colaboración para que casos como éstos no llegaran si actuáramos con una colaboración más estrecha.

Quiero decirle que no aprovecho normalmente las intervenciones en el hemiciclo o en la comisión; ya sabe que no tengo inconveniente en hablar en cualquier situación de lo que, en cierta manera, no es obligado que dé publi-

cidad. Lo que quiero, señor Ministro, como buen agricultor, es solucionar los problemas del sector.

En lo que no estoy de acuerdo es en que la consecuencia de la crisis en los precios no haya sido debida a entradas masivas. Ha sido principalmente debida a las entradas masivas de productos importados, no a contracciones cíclicas ni, por supuesto, al aumento de la producción interior.

Usted recordará que, en la pregunta oral que le formulé el 17 de febrero, yo ya le decía, señor Ministro, que, más que por el aumento de producción interior —y quizás por los datos parecía que era así—, se debía a haber tenido que entrar en la legalidad sanitaria muchas explotaciones: daba esa impresión, pero no era así; porque, como consecuencia de la crisis de 1984, se sacaron reproductoras, pero, a partir de 1985, se tuvo que establecer, como le decía, el plan para erradicar la peste porcina, que está dando tan buenos resultados; más bien es una situación de un efecto equivocado; no es que haya aumentado, como usted dice, la producción, sino que han entrado en la legalidad explotaciones que no estaban en ella.

Usted, señor Ministro, está hablando del acuerdo con el sector. Yo, en la pregunta del 17 de febrero, le decía que el acuerdo con el sector, según manifestaciones del mismo, era más bien un acuerdo de buenas voluntades, y usted ha reconocido que hay muchas dificultades para que este acuerdo salga adelante.

Las informaciones que yo tengo son que, en las tres primeras semanas de marzo, se había importado el 328 por ciento más de carne de la Comunidad Económica Europea que lo que había acordado el comité de seguimiento, y que en el mes de febrero esta cantidad había sido superior en el 538 por ciento.

Señor Ministro, yo creo que usted hace bien en reforzar este acuerdo todo lo que se pueda porque, evidentemente, puede ser una solución.

En cuanto a la entrada de lechones, usted sabe que el año pasado se contingentó una entrada de 55.000 unidades por mes; este año, el acuerdo fue empezar en 57.000, con un incremento de 2.000 cada mes; o sea que, en este momento, debemos estar ya por los 65.000 lechones, lo cual, según mis cuentas, es superior a lo que entraba el año pasado.

Yo creo, como ya le había dicho, pero se lo voy a repetir, que la solución está en lo que usted ha dicho en una reciente manifestación que me parece que he visto hoy en algún medio de comunicación: Se tiene que ir a la contingentación cercana al cero, por no decir cero; es decir, que queden unas mínimas cantidades que no distorsionen el mercado interior.

No obstante, señor Ministro, tengo que decirle una cosa: no quiero dejar de reconocer el interés que tiene usted por resolver este problema; sin embargo, reconocerá que hay que tomar medidas. En este sentido, considero oportuno que esta Cámara se pronuncie, como consecuencia de la moción subsiguiente a esta interpelación, en favor de las medidas y soluciones que solicita todo el sector.

Por una parte, señor Ministro, estamos de acuerdo en las medidas que dice se van a tomar, que son proyectos,

que no son definitivas; por otra, creo que es conveniente, teniendo en cuenta la importancia del sector, que todos los Grupos de la Cámara, incluido el Grupo que apoya al Gobierno, se puedan manifestar en la subsiguiente moción que, como consecuencia de esta interpelación, anuncio que presentaremos, una vez finalizado el debate.

Muchas gracias señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ferrer. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Romero Herrera): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, voy a ser muy breve. Dado que el señor Diputado está en la línea de intentar hacer propuestas, me gustaría hacer alguna aclaración en los temas que ha planteado.

Voy a empezar por el tema del acuerdo y voy a ser lo más claro posible. Usted podría preguntar: ¿Qué habría pasado si este acuerdo que nos está dando tantas complicaciones en Bruselas no se hubiera conseguido?

Poner en una mesa de negociación, invitados por la Administración, a partes del sector con intereses muy contradictorios, como son los que producen lechones, los que ceban animales vivos, con integración y sin ella; los que despiezan carne; los que transforman carne; los que hacen embutidos, etcétera, es tremendamente complicado. El éxito de una Mesa en esas condiciones, independientemente de otras consecuencias, consiste en aproximar acuerdos entre las partes.

Sin ese acuerdo, que nos crea ya complicaciones, no sé qué habría pasado desde el punto de vista de las contradicciones que aparecen en este país en relación con unas fases u otras de la producción, especialmente en algunas áreas territoriales, donde las contradicciones son mucho más agudas.

A mí parece que este acuerdo, que siempre es difícil y muy complicado, va mejorando semana a semana, lógicamente por una aproximación de las partes. Esto quiero decirlo claro en honor al esfuerzo que están haciendo alguna de las partes.

Indudablemente, desde el mes de febrero, que fue cuando empezó a rodar el acuerdo, hasta el mes de marzo, el grado de cumplimiento ha sido mucho más importante, en ese acuerdo entre caballeros, en marzo que en febrero. Estoy convencido que este mes de abril, si no hay distorsiones externas —y yo voy a intentar de todas maneras que el acuerdo siga hacia delante, independientemente de los llamamientos que tengan que funcionar fuera de la mesa, políticos, sindicales o de otra naturaleza—, se está aproximando a criterios razonables.

En cuanto al grado de cumplimiento, tiene usted razón. Ha habido algunos compromisos que hacen libremente las partes, no la Administración, que no han llegado a cumplimientos importantes entre ellos. ¿Quiénes? Especialmente, carnes. En lechones, ha habido únicamente un ligero aumento de los compromisos contraídos, que, sin embargo, siguen aproximándose a los intereses de otros.

En animales vivos de cebo, se han cumplido las condiciones. Se ha quedado muy por debajo de la línea.

Por tanto, tenemos que ayudar a rodar ese tema. Vamos a intentar —y esto se lo voy a agradecer, porque usted tiene influencia con algunas personas del sector, no sólo de producción, sino de industria— que algunos señores sean razonables, cumpliendo acuerdos internos que han hecho con otras partes, antes de hablar de nombres y apellidos; que sean razonables en intentar cumplir ese acuerdo. Acepto, y hablaré con usted, en relación con ese tema y con otros, que seamos razonables entre las partes para conseguir ese acuerdo; que se vayan cumpliendo las condiciones del acuerdo, que le vuelvo a decir es tremendamente contradictorio. Por tanto, le vuelvo a pedir ayuda y espero que nos la pueda dar.

En relación con la situación actual de problemas planteados de limitación con la Comunidad, las posiciones, en este momento, del Gobierno español se están negociando, de acuerdo con la petición formulada en Semana Santa de un modo formal en el último Consejo de Ministros de Agricultura. De acuerdo con las reuniones que comenzaron en Bruselas el día 6, de acuerdo con el memorándum-carta que he mandado al Vicepresidente de la Comisión y de acuerdo con lo que va a decidir el Comité de Gestión del día 19, son de dos tipos. Uno: limitación por partidas de todo tipo de carnes, lo más baja posible, sin que entremos en contradicciones internas en este país donde es interesante para determinados operadores comprar fuera y donde a veces yo he lamentado acuerdos y elementos de presión más allá de lo que hubiera sido razonable en términos incluso de referencia con las obligaciones de las administraciones; vuelvo a pedir que sean prudentes en ese marco e intenten apoyar lo que ahora mismo son peticiones españolas que se van a terminar resolviendo. Como he dicho, son dos. Una: reducción del nivel de importaciones, significativamente, en todas las partidas, sean de carnes o animales vivos, de acuerdo con el espíritu del artículo 90 (y hay una fase de negociación, porque nosotros no tenemos más que una parte minoritaria de los votos, de los 54 votos del Comité de Gestión, y hay que ser razonables para negociar en Bruselas); y, dos; el elemento solicitado de ayuda de almacenamiento, en precios y en cantidades, que permita retirar una parte importante de la oferta que sí pesa en el mercado español, y el sector del porcino es consciente de que ha aumentado la oferta en este país, es decir, la producción, en cuanto que se nos está pidiendo, especialmente el sector industrial, que la Administración española solicite almacenamiento retirado del mercado de carne, dándose cuenta de que hay un problema de exceso de producción interna.

Estas son las dos peticiones, para ser realistas, de que están formadas las negociaciones que en estos momentos sostiene el Gobierno español. A mí me gustaría que las posiciones de los grupos políticos estuvieran un poco en la línea de lo que ahora mismo es la gran discusión, que esperamos concluya la semana próxima, con las autoridades comunitarias en una negociación complicada e im-

portante para este país y para ese sector tan importante al cual ha hecho referencia usted.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

Grupos que desean fijar su posición. (**Pausa**.) Por la Agrupación de la Democracia Cristiana, tiene la palabra el señor Borque.

El señor **BORQUE GUILLEN**: Señor Presidente, señorías, intervengo en nombre de la Agrupación de la Democracia Cristiana y, para justificar la toma de posición de nuestra Agrupación, quiero empezar resaltando la importancia del sector de producción del porcino, cuya aportación —como ya se ha dicho por mi compañero que inició la interpelación— anda alrededor del 23 por ciento de la producción final ganadera, con una producción de 1.160.000 toneladas; somos el segundo país, etcétera; no insisto más en estos datos, porque ya se ha hecho referencia a los mismos.

En cuanto a la situación actual, el sector de carne de porcino inició este año de 1988, soportando el peso de una grave crisis que viene arrastrando desde junio de 1986. La tónica general de la última semana —como ya se ha dicho— en las cotizaciones del porcino ha sido de descenso general. Según fuentes de la Asociación Nacional de Productores de Ganado Porcino (ANPROGAPOR), los precios que se pagan actualmente por los cerdos de capa blanca, son los más bajos registrados en los últimos diez años, sin que se vea una salida para esta grave situación, que no sólo perjudica a los ganaderos, sino también a las industrias del sector cárnico.

Durante estas últimas semanas, además, han tenido lugar algunas suspensiones de pagos de salas de despiece de algunos mataderos, que ha contribuido a agravar esta situación.

La postura de las organizaciones agrarias, respecto a esta problemática, es que las cuatro principales organizaciones agrarias y la sectorial, ANPROGAPOR, han mantenido recientemente reuniones y han denunciado el caso, al que está abocado el sector porcino, de una situación de caos, si no se toman medidas urgentes por parte de la Administración para evitarla. Para protestar por esta situación se han convocado ya unas jornadas de movilización en toda España para el día 20 y posiblemente alguna manifestación en Madrid.

Por otra parte, lo que es más preocupante es que la sectorial, ANPROGAPOR, se ha retirado del comité de seguimiento del acuerdo interprofesional que se había alcanzado, por estimar que no sirve para nada.

En cuanto a cuáles han sido las causas determinantes de la situación del sector —ya se han apuntado algunas—, yo quiero insistir, en primer lugar, en una mala negociación del Tratado de Adhesión a la CEE, de la que es responsable, por supuesto —siento tener que decirlo porque hubiera deseado poder decir palabras laudatorias—, el señor Ministro de Agricultura y sus compañeros de negociación, señoras Morán y Marín. No consultaron con las aso-

ciaciones profesionales del sector y ahí están los resultados.

Después, se ha seguido, a mi juicio, una mala política de importaciones de carne y productos derivados del cerdo, así como de animales vivos, que han hundido los precios.

También la insuficiencia o nula —al menos insuficiente— intervención del Ministerio de Agricultura en la problemática de la exportación del porcino, no habiendo tomado a tiempo las medidas necesarias para evitar esta desastrosa situación. La circunstancia también de ser el nuestro un mercado cerrado, a causa de la peste porcina africana, que impide la exportación de animales y productos cárnicos. Es decir, somos un mercado cautivo, a nosotros nos pueden llegar productos de exportación del cerdo y animales vivos pero nosotros no podemos dar salida a ninguno de estos productos. Ultimamente, también ha contribuido a agravar la situación este cierre de salas de despiece de mataderos que se están produciendo.

Por otro lado, una de las claves de la grave situación del sector de porcino es que el Gobierno, al igual que ha hecho con otros sectores de la producción agraria, ha sacrificado al sector en aras de lograr la reducción del índice de precios al consumo, el famoso IPC.

Esto no lo digo yo. Lo ha dicho el Gobierno. Lo ha dicho S. S., señor Ministro de Agricultura, contestando a una pregunta de mi compañero de Agrupación de Diputados, señor López Guerrero, precisamente interesándose por soluciones al problema del porcino y no me resisto a dar lectura a la contestación que aparece en el «Boletín del Congreso» de 18 de marzo de 1988, Serie D, número 163, y que, en su apartado 5, dice textualmente —refiriéndose, claro, al porcino—: «La evolución de los precios en origen está posibilitando en cualquier caso un comportamiento netamente positivo sobre el índice general de precios al consumo, en el cual la carne de porcino podera en un 1,33 por ciento. El IPC subclase "Carne de Porcino" acumuló durante 1987 una disminución del -2,9 por ciento, lo que supone una contribución claramente positiva a la moderación del índice general de precios, objetivo imprescindible para dotar de estabilidad y competitividad a la economía española en su conjunto».

Es decir, que a este objetivo se ha sacrificado el porcino, como se ha sacrificado el vacuno y el ovino y los demás productos agrarios.

Y esto que es cierto no es toda la verdad; porque la realidad es que, después de haberse sacrificado a los productores del porcino, como aquí se reconoce en la contestación del Gobierno, no se han beneficiado todo lo que tenían que haberse beneficiado, ni el IPC ni las amas de casa, porque la proporción en que han descendido los precios del ganado ha sido muy superior a la proporción en que los márgenes comerciales, en las industrias de transformación y comerciales, se han aplicado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Borque, le ruego que concluya.

El señor **BORQUE GUILLEN**: Es urgente que se tomen

una serie de medidas, que enumero muy rápidamente: suspensión temporal de las importaciones de lechones de carne de porcino y de animales para el sacrificio, hasta lograr remontar la situación de crisis actual; proceder, con carácter urgente, a la compra de canales a los ganaderos y al almacenamiento de las mismas; conseguir autorización para exportar a la CEE productos de porcino procedentes de zonas libres de peste porcina; acelerar las exportaciones de productos cocidos, para lo que ya estamos autorizados y concesión de créditos especiales a los productores de porcino mientras dure la actual coyuntura.

La posición de nuestra Agrupación es de total apoyo a los términos en que se ha planteado la interpelación, ya que es coincidente con el criterio que hemos mantenido a través de las preguntas que, en dos ocasiones, se han formulado por nuestro compañero señor López Guerrero. Por tanto, rechazamos las afirmaciones que ha hecho el señor Ministro en cuanto a la justificación de que son ciclos. Efectivamente, hay algunos ciclos, pero, señor Ministro, llevamos más de año y medio con este ciclo porcino y más que ciclo parece un ciclón dispuesto a arrollar al sector.

Señor Ministro, termino diciéndole, puesto que no tengo tiempo para más, que usted, con sus compañeros de negociación, metieron a los ganaderos en este bollo y de él tienen que sacarlo. De otra forma, no es extraño que los ganaderos busquen las soluciones por otros caminos, que no son los que suelen utilizar los hombres del campo, pero, por la experiencia de que parece que son los más eficaces, es posible que, si no se dan unas soluciones rápidas, tengan que recurrir a otros procedimientos que no serían deseables.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Borque. Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Castaño.

El señor **CASTAÑO CASANUEVA**: Señor Presidente, señorías, voy a fijar la posición del Grupo del CDS sobre la interpelación presentada por Minoría Catalana respecto de la crisis del sector porcino. Interpelación que tenemos que decir honradamente que ha sido formulada con una visión muy realista, puesto que ha tocado los problemas que tiene el sector y ha buscado las posibles soluciones.

Señorías, cualquier Grupo Parlamentario, independientemente de su color político, independientemente de que esté en el poder o en la oposición, tiene que tener sensibilidad ante el deterioro profundo que tiene uno de los sectores, quizá el mayor, de nuestra ganadería.

Creo que esta situación del sector se ha calificado como grave por algunos Grupos Parlamentarios, por otros como gravísima, y yo, sinceramente, sin ser catastrofista, tengo que decir que para nosotros no es grave ni gravísima, sino que está a punto de que se le firme el certificado de defunción.

Si de aquí a muy poquito tiempo no tomamos soluciones urgentes en el sector del porcino, estamos abocados

a que no haya ningún ganadero que se dedique a la cría y cebo de estos animales.

A nadie se le puede pedir que tenga que soportar una crisis continuada durante dos años, puesto que la crisis del sector porcino no se ha producido hace unos meses, sino que viene exactamente desde el mes de marzo de 1986. A algún sector le podemos pedir responsablemente que aguante los ciclos altos y bajos, que aguante las pérdidas y las compagine con las ganancias. Lo que no podemos pedir a ningún sector, en beneficio de otros sectores o de otros intereses, es que, durante dos años continuados, esté soportando unas pérdidas que le pueden llevar a cambiar de vida y siempre para peor.

Yo entiendo, señorías, que en este momento a lo que nos obliga este Parlamento es a buscar las causas que tiene el sector y las posibles soluciones que se deben aplicar. Para nosotros, las causas están —y queremos abundar en lo que se ha dicho anteriormente— en una pésima negociación con la Comunidad Económica Europea. ¿Y por qué decimos que ha sido una pésima negociación? Señorías, en el momento de la firma del Tratado con la Comunidad Económica Europea, los responsables de este país, a sabiendas de que en España había peste porcina africana, que de acuerdo con los reglamentos sanitarios de la Comunidad nos prohibía taxativamente la exportación de nuestros productos, debían haber contemplado también la prohibición total y absoluta de las importaciones desde países comunitarios hacia España. No se hizo así, con lo cual hemos llegado a que el territorio español sea un coto de envío de importaciones de los países comunitarios.

¿Qué está produciendo todo ello? Sinceramente, como bien reconocía el Ministro, dado que la crisis se debe a que hay una superoferta, lo lógico es que si este país está produciendo más de lo que estamos consumiendo, corten ustedes las importaciones. Nuestras autoridades y nuestro Gobierno tienen dos posibilidades de cortarlas. Primero, de acuerdo con los reglamentos comunitarios, solicitándolo, porque ante un hundimiento económico total y absoluto se puede pedir la supresión total de las importaciones; y, segundo por un tema sanitario. A ningún país de la Comunidad Económica Europea se le puede decir: como ustedes tienen peste porcina, ustedes no pueden exportar. Pero, señorías, efectivamente, nuestros animales tienen peste porcina, pero hay un hecho cierto: la Organización Mundial, los reglamentos comunitarios, también impiden la exportación de animales que tengan enfermedades infecto-contagiosas y hoy estamos viendo que en las comisiones de Bruselas se está denunciando que Italia, Francia y Alemania tienen peste porcina clásica. Que Italia, a su vez, también tiene peste porcina igual que tenemos nosotros, pero puede invadir con sus productos todo el mercado exterior. También hay una enfermedad que nosotros padecemos en 1983, la glosopeda, que todos los países de la Comunidad la tienen y, sin embargo, ellos pueden exportar y nosotros no.

Creo que con estos argumentos de carácter económico y sanitario se han debido prohibir las importaciones en este país, pero lo único que hemos oído, y nos ha causado

verdadera sorpresa, es que hemos solicitado la contingenciación de los productos exteriores. Señorías, ¿para qué nos sirve a nosotros contingenciar si tenemos exceso de producción? Lo que tenemos que pedir no es la contingenciación, es la supresión total y absoluta de los productos que vienen, porque si seguimos importando —aunque sea contingenciando— a este sector, entre todos, lo vamos a hundir.

Señorías, creo que en este momento conviene que analicemos exactamente cuáles son las posibles soluciones. Me aterraba pensar sobre lo que decía el señor Ministro de que las rentas han subido en 1985 y 1986. Bien, pero fíjese en lo que está ocurriendo en 1987 y 1988, y, por el camino que vamos ocurrirá, en 1989. En 1989, es posible que nuestros ganaderos ya no lo vean; Dios quiera que lo vean en este momento.

Que se busquen acuerdos con la interprofesional. Se han buscado tantas veces y tantos meses que, al final, por culpa de unos o de otros, nunca se cumplen.

Que los piensos han tenido un equilibrio y que en este momento están en manos de los agricultores. Señor Ministro, usted sabe positivamente que en este momento los agricultores no tiene cereales, los tienen las multinacionales, que los ponen en el mercado cuando quieren y consiguen unos precios de elevación del mercado, en términos sencillos, horrorosos. Usted ha visto últimamente que en pocos días el maíz ha subido de 26 pesetas a casi 29; que la cebada, que estaba en 22 pesetas, ha subido a 28. Y dicen que hay que compaginar el sector productor con el sector consumidor. Señor Ministro...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Castaños, le ruego concluya.

El señor **CASTAÑO CASANUEVA**: Concluyo, señor Presidente, muchas gracias.

Señor Ministro, ojalá el agricultor hubiera percibido hoy estos precios, pero, por desgracia, no los percibe.

Para acabar, como quiero dar soluciones, diría, rápidamente, que se supriman totalmente las importaciones; que haya una apertura de compras por parte de la intervención en condiciones normales y que haya unas ayudas económicas y fiscales, con las moratorias correspondientes, para los ganaderos de este sector.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Castaño.

Por el Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, una de las cosas que más me sorprende y que se pone de manifiesto aquí son los diferentes estilos de hacer política. Aquí hay un estilo, el de los distintos grupos de la oposición, que hemos estado de acuerdo. Estaremos otra vez equivocados, como se ha dicho antes, y ustedes acertados, naturalmente. Todos vamos en dirección contraria en la autopista. Pero antes del follón

que se va a organizar aquí el día 21, les advertimos de que el sector... Sí, a usted le hace mucha gracia, señor Ministro, pero a los Diputados por Lérida de Convergencia y Unión, del PSOE (el señor Pau lo va a tener que explicar en su demarcación) y a mí no nos hace ninguna. Lérida, que vive de la agricultura y que es la primera productora en el censo porcino nacional, vive una situación angustiosa. Usted, naturalmente, lo mira desde otro punto de vista. El señor Ferrer i Profitós decía que él se ofrecía —suponemos que no en un pacto de Gobierno, como otras veces se ha hecho entre Convergencia y Unión y el PSOE—, suponemos que de una forma desinteresada, como nos ofrecemos todos, a trasladarlo a la realidad. Ahí tiene usted al Diputado de la mayoría, ahí tiene usted todas las noticias de Lérida, de toda España: Se está hundiendo el sector, se está arruinando. A usted eso le hace mucha gracia.

Además, hay una diferencia. Nosotros no nos vamos a poner en cabeza de esa manifestación como hacían ustedes cuando estaban en la oposición. Nosotros les decíamos: Discutamos en el Parlamento, todo lo que se pueda solucionar aquí, independientemente de quien ostente la mayoría, porque hay mayorías que no tienen coloración política. Eso es asunto de ellos.

Usted nos pide ahora la ayuda. Pero, ¿de qué ayuda me habla, señor Ministro? Yo no sé si usted se lo toma en serio o si se lo está tomando tan en broma como aparenta su semblante. Habría que contárselo a los agricultores de Lérida. Le vaticino muchas dificultades al señor Pau para aguantar en esa circunscripción a pesar de sus cualidades personales. ¿Qué les vamos a explicar a los agricultores de Lérida?

Hay una cláusula de salvaguardia. Usted ha dicho que yo no me enteré porque me fui de la Comisión. Por cierto, que de la Comisión de Agricultura me tuve que ausentar por ciertos motivos. Quizá no sea eso lo más grave. Lo más grave —como usted me dice en los ascensores— no es lo que yo diga, sino lo que usted hace o deja de hacer. Es mucho más grave que usted no vaya a Bruselas que yo no le escuche a usted, ya que, por otra parte, leo lo que S. S. dice, aunque son las mismas cosas de siempre, que no me aclaran a mí ni a nadie nada.

Hay que cerrar la frontera. Nosotros en noviembre —si se hubiera leído nuestra propuesta lo sabría, pero supongo que no la habrá leído y no sé qué es más grave: que un Ministro no lea o que un administrado no le escuche cuando ese Ministro no lee— ya dijimos que con contingentar las importaciones al 50 por ciento había bastante para recuperar el sector. Ahora ya no. Ahora hay que contingentar al cien por cien, lo cual quiere decir que no puede entrar ni un solo cerdo (**Risas.**), ni un solo ejemplar de la cabaña porcina en España (**Risas.**); ni uno, señor Ministro. Nos están haciendo gracia en estos momentos unas cosas que luego no nos la van a hacer. Esto tiene que tener un período de comienzo —que es el que se está pidiendo ahora— y un período de duración que, cuando menos, puede ser de tres o seis meses. Nos podía haber ahorrado esta medida si en su día se hubiera adoptado la

que nosotros propusimos, la que ahora solicita Minoría Catalana y nosotros de nuevo.

Señor Ministro, usted ha dicho otra cosa que tampoco entiendo. No sé si es que yo a usted no le entiendo (**Rumores.**), pero me gustaría que me ilustrara. Ya que me he perdido alguna vez la ocasión de oírle en Comisión, quisiera ahora escucharle en el Pleno. Usted dice que en Lérida se han producido siete brotes de peste porcina africana en el último año. ¿Cuáles siete? No son mis noticias. Vamos a contrastarlas. Es igual; hay un montón de provincias (no sé si son 47, 45 ó 40) que están exentas. Si usted va a Bruselas alguna vez y consigue del Gobierno comunitario que nos conceda la posibilidad de exportar en las zonas exentas, no sólo se van a beneficiar esas zonas exentas, sino el resto porque se va a regular el mercado, por tanto también Lérida. No le acepto, señor Ministro, que me diga que yo sólo me preocupo por Cataluña. Creo que en estos momentos a ningún Grupo de los que están en la Cámara se le pueden hacer esas imputaciones tan fáciles y tan electoralistas, señor Ministro. Cada cual se preocupa por los problemas de su tierra —usted por los de Fuentesauco—, enmarcados por el acento español que yo creo que afortunadamente nos anima a todos.

¿Qué hace usted con las 80.000 toneladas de cebada que tiene guardadas y que están encareciendo el precio del pienso? Póngalas en circulación. ¿Por qué no lo hace? ¿Nos pide ayuda a nosotros? Pues la tendrá toda. El señor Ferrer i Profitós, el señor Pau seguramente si pudiera, el representante del CDS, yo mismo, todos se la daríamos. Lo que pasa es que si no se quieren entender las cosas no se entienden, señor Ministro.

Intervención, ayudas al almacenamiento privado. Ya han cesado. Usted sabrá que, si se retira con unas ayudas y con unos incentivos al almacenamiento privado, se puede regular el mercado. Señor Ministro, ayudas todas, pero ayúdenos usted un poco. No me da a mí esa impresión.

No he tenido que apuntar nada al hilo de este debate. Creo que todo está suficientemente comentado y expuesto por escrito, y de palabra. Usted me dirá que si voy, que si no voy. Eso es anecdótico, señor Ministro. Le vuelvo a repetir que lo importante y lo grave es que usted vaya a Bruselas. Lo importante y lo grave es que no haya follores en la calle. O, como su compañero —que está muy cerca de su escaño—, que resuelva fuera del Parlamento los 50.000 millones de pesetas que le piden unos estudiantes pegando pedradas a las farolas. Discutamos aquí. La situación en el sector es angustiosa. Usted puede escuchar o no, pero eso es lo que estamos esperando.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Llorens.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-AGRUPACION DC, SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PERSONAL DOCENTE**

El señor **PRESIDENTE**: Interpelación de la Agrupa-

ción de la Democracia Cristiana sobre responsabilidad civil del personal docente.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Ollero.

El señor **OLLERO TASSARA**: Señor Presidente, señorías, como el señor Ministro sabe bien, hace ya más de un año, el 10 de marzo de 1987, esta Agrupación presentó una proposición no de ley solicitando que el Gobierno regulara la anormal situación en que se encontraban los docentes ante las exigencias de responsabilidad civil por los afectados por daños derivados de las actividades escolares o paraescolares. Con ello nos hacíamos eco de un grave problema que tiene como víctimas a los docentes, pero que repercute gravemente sobre la calidad de enseñanza, porque precisamente es en las actividades prácticas en los centros, por ejemplo, salidas para visitas culturales, etcétera, actividades muy vinculadas a esa calidad de enseñanza, donde con más facilidad se producen este tipo de percances.

Tuvimos ocasión entonces de comentar cómo la respuesta del portavoz socialista, que nos decía que no había problema porque cualquier docente estaba suficientemente justificado simplemente con cumplir las normas, directrices e instrucciones dictadas, suponía una auténtica invitación a la huelga de celo. Es fácil entender que el cumplimiento estricto y el no hacer nada, ni un milímetro más allá de lo que esté justificado por una directriz o una orientación, es lo que se llama técnicamente huelga de celo, y tiene unas consecuencias de todos conocidas. Ha pasado un año y, según hemos sabido, en estos días se han barajado informes de la inspección educativa que lleguen a afirmar que, en algunos ámbitos, sólo tres de cada diez centros ponen en marcha actividades fuera del horario escolar, precisamente por la presión a que los docentes se ven sometidos como consecuencia de este riesgo.

Yo quisiera preguntarle al señor Ministro, que tanto se preocupa de la normalidad académica a la hora de descalificar según qué planteamientos, si considera académicamente normal que sólo tres de cada diez centros tengan actividades de este tipo.

Ya insistimos en la necesidad de un cambio legislativo porque, aunque precisamente el artículo 106 de la Constitución reconoce el derecho del administrado de dirigirse contra la Administración ante cualquier daño que derive del normal funcionamiento de sus servicios, salvo causa de fuerza mayor, sin embargo, esta disposición se ve contrarrestada de hecho —y es bien sabido— por el juego de una serie de normas preconstitucionales de orden penal, de orden civil, de procedimiento y de jurisdicción contencioso-administrativa, que hacen que, de hecho, el ciudadano perjudicado busque otras vías. Este es el problema; ignorarlo no tiene sentido, aunque hace un año se ignoró olímpicamente en ese debate en Comisión.

Es preciso contemplar las peculiaridades que tiene la función docente y garantizar el amparo de la Administración. Afirmábamos entonces que la Administración no daba ningún tipo de facilidad a la hora de defender a sus propios funcionarios sino que, por el contrario, se refugiaba en actitudes restrictivas que los dejaban indefen-

sos. Por otra parte, aludíamos también a la existencia de fórmulas aseguradoras en el sector privado, como un modo de defender la calidad de la enseñanza, y lo paradójico que resultaba que en más de una ocasión la Administración, a la hora de subvencionar a esos centros, en el sistema anterior a los conciertos, incluía las pólizas de seguros como uno de los gastos que subvencionaba, con lo cual estaba prestando un seguro al sector privado que no prestaba, sin embargo, en el sector estatal.

Se nos contestó lo que era de esperar. Primero, «los docentes son funcionarios como otros cualesquiera», afirmación que mueve a la perplejidad, porque en las retribuciones por lo menos no es así, y en el trabajo tampoco, porque no se sabe que los funcionarios de Hacienda traigan al Congreso a niños de corta edad para que lo visiten. Yo nunca he visto a ninguno. Por otra parte, se nos decía que «cuando se publique el Estatuto del profesorado» (espero que sea pronto pues de esto hace un año) «se protegerá a los docentes expresamente y se ratificará algo que ya tenían». No tenemos Estatuto y los docentes siguen sin tener lo que antes tampoco tenían. Se nos aseguraba que no faltaban medios ni diligencia en la Administración. Es más, se nos afirmó que era impropio cualquier tipo de seguro, y se nos ilustró al respecto diciendo que el seguro privado lo pagaban los padres. Un Diputado socialista dijo que él, que manda a sus hijos a centros privados, como la mayoría, pagaba el seguro.

Yo quisiera preguntarle, en primer lugar, señor Ministro, cuál es su actitud respecto a estos argumentos, porque supongo que suscribe la postura de su Grupo Parlamentario.

El problema siguió abierto. En abril de 1987 hubo dos días de huelga por este motivo. En septiembre del mismo año surge nada menos que una proposición legislativa por iniciativa popular, la primera de nuestro sistema constitucional actual, buscando 500.000 firmas, para dar paso a la misma. Al margen de estas consideraciones, éste es todo un síntoma de la gravedad del problema, sea cual sea el éxito de la empresa. La respuesta del Ministerio a esta proposición de iniciativa popular es una circular del 14 de octubre, que la plagia en buena medida, con la que se pretende solucionar el problema de una manera sorprendente.

Señor Ministro, usted es sociólogo y, por tanto, sabe perfectamente la relación que hay entre una norma jurídica y una norma social. Yo no sé cómo piensa que una circular de orden interno sea capaz de troquelar las expectativas de los ciudadanos que están desviando sus reclamaciones por la vía penal porque, según dice el mismo Ministerio en una respuesta a una pregunta escrita de este Diputado, lo normal —hay una norma social vigente— es que los particulares utilicen la vía penal porque es la más conveniente para ellos por su rapidez en la tramitación, por la escasa cuantía de los costos y porque deja abierta las otras dos, la civil y la contencioso-administrativa. Yo no sé cómo espera usted que una circular sea capaz de modificar esa norma social que el mismo Ministerio reconoce como vigente y cambiar totalmente las ex-

pectativas. Yo creo que eso es un voluntarismo sin fundamento.

No basta con recordar a los padres, como hace esa circular, que pueden reclamar a la Administración. Los padres saben o no que pueden reclamar a la Administración, pero preguntan a un abogado —que sí lo conoce— cuál es la vía más rápida y éste les anima a ir a la vía penal, por las razones que el mismo Ministerio expone tan brillantemente.

Por otra parte, S. S., que intenta garantizar en esa circular que en el plazo máximo de dos meses haya indemnización para los afectados, ¿por qué no acepta esa proposición de iniciativa popular en la que, entre otras cosas, se establece el silencio positivo a los dos meses? Si está usted tan seguro de que va a haber indemnización a los dos meses, ¿por qué no admite ese silencio administrativo? No es que mi Agrupación esté a favor de tan drástica medida, pero quisiera oír sus razones para, partiendo de ese optimismo, no aceptar, sin embargo, esa actitud.

Hace falta una clarificación práctica, señor Ministro, y éste es el motivo de la interpelación. Yo quisiera que me aclarara cómo se han resuelto, después de esa circular, los problemas procedimentales y de personal que existen. Porque usted conoce tan bien como yo la existencia de un informe del servicio jurídico de su propio Ministerio, de fecha 10 de marzo del año pasado, en el que se especificaba la conducta a seguir en cada uno de los casos. En él se decía que si había una reclamación civil, la defensa podía ser asumida por un letrado del Estado mediante una orden expresa del Ministro para cada caso, contemplados los antecedentes. En el caso penal, aún era más complicado. Solamente sería defendido por un letrado si la Dirección General del Servicio Jurídico del Estado, no el Ministro, daba ese permiso. ¿Se ha arreglado todo eso? ¿La circular es fruto de algún tipo de acuerdo para que, «*praeter legem*» y no «*contra legem*», los letrados del Estado desconozcan la normativa, a la que ellos mismos aluden, para actuar con rapidez? Porque el problema es el de la rapidez en los trámites, como S. S. muy bien sabe.

Otra pregunta. ¿Con qué respaldo presupuestario piensa el Ministerio hacer frente a estas indemnizaciones? Según se me ha dicho, en respuesta a varias preguntas escritas que he planteado, es el concepto presupuestario de instituciones sin fines de lucro el que va a cubrir esas emergencias. Pues bien, se me informa que los 13 millones presupuestados para el año pasado se dedicaron a una serie de ayudas inevitables para familias y alumnos en situaciones precarias. Y la única reclamación que se atendió, por la vía civil, de tres millones de pesetas, obligó a un suplemento de crédito. Para el año 1988, como S. S. muy bien sabe, tenemos en el presupuesto una cantidad idéntica —ni siquiera se ha compensado la depreciación— de 13 millones y, por tanto, cada reclamación que haya obligará a pedir un suplemento de crédito. Señor Ministro, ¿cómo piensa usted pagar esas indemnizaciones? Si usted de verdad se toma en serio su circular y cree que va a generar un movimiento en el ciudadano para acudir a la Administración directamente, ¿cómo lo va a pagar? Creo que está jugando con la credulidad del ciudadano.

También quisiera hacerle otras preguntas. Usted promete en varias ocasiones que va a dar una norma (porque una circular no creo que tenga tal concepto) que sustituya a esa circular y que le dé más hondura y estabilidad, pero no aclara qué norma es. La circular, de octubre de 1987, dice que es una norma legal, por tanto, una ley, supongo. En el Senado, un mes después, usted dice, por el contrario, que es una norma jurídica nueva que tendrá rango de Real Decreto, que creo que es algo distinto de una norma legal. En el documento que me envía el Gobierno, en respuesta a mi pregunta, se dice que en su día —no sé qué día será— habrá una norma jurídica propuesta a iniciativa del Ministerio, término notablemente sibilino. En esta Cámara, el día 16 de marzo, S. S. habla de una fórmula adicional, con lo cual el asunto ya empieza a ser misterioso. Y en una conversación con los sindicatos, el miércoles pasado, usted se explica con tanta claridad que al día siguiente FETE asegura que usted ha prometido una norma de rango superior o póliza aseguradora, mientras que otro sindicato, que no es el del Gobierno, asegura que usted ha prometido elevar la circular a una norma de rango legal; con lo cual aquí no se entera nadie. Yo quisiera que, de una vez por todas, S. S. aclare en esta Cámara qué piensa hacer o reconozca sinceramente que no tiene ni idea de lo que va a hacer. Lo que no tiene sentido, realmente, es este peloteo.

Ha aludido también S. S. a la posibilidad de acudir a un seguro. Yo le pregunto: ¿Se ha hecho el oportuno estudio económico? ¿Va a ser un seguro que se suscriba con una empresa privada? ¿Se ha estudiado lo que eso va a suponer? ¿Qué ámbito de cobertura va a tener? ¿Va a cubrir a alumnos, profesores, padres? ¿Va a contemplar supuestos de accidentes? ¿Se ha previsto la posible reacción de una compañía privada sobre el asegurado, en determinados supuestos?

Creo que inevitablemente hace falta un cambio legislativo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ollero, le ruego que concluya.

El señor **OLLERO TASSARA**: Terminó, señor Presidente.

Mi Agrupación es consciente del alcance que tiene esta interpelación. No nos referimos solamente a un problema que hoy preocupa a los docentes, y están demostrándolo con hechos, sino que nos encontramos a la vez ante un caso práctico de lo que es el modo de funcionar de este Ministerio. Se lo voy a resumir brevemente en cinco puntos.

Primero, desconocimiento de la realidad o negación de su evidencia. Segundo, cerrazón ante las razones expuestas en debates parlamentarios o en la negociación sindical. Tercero, generosas promesas (tengo aquí un papel del 1 de abril del año pasado en el que se decía que, a corto plazo, se solucionaba el problema). Cuarto, generación inmediata del recurso a vías legítimas de presión. Quinto, descalificación de sus protagonistas ante la opinión pública y con medios públicos. Usted ha mandado, por tri-

plicado, una circular a las delegaciones del Ministerio con su intervención en esta Cámara, y no la del resto de los Grupos, subrayada didácticamente, como si no tuviera bastante con la televisión y con las revistas del Ministerio. (Risas.)

Yo discrepo de S. S. en las ideas. Eso es normal y muy sano para ambos. Pero lo que me preocupa es su talante, que convierte todo problema educativo en un conflicto. Nuestra sociedad en crecimiento va a ser fecunda en problemas educativos, y no nos podemos permitir el lujo macabro de tener un Ministro que los convierte a todos ellos en conflictos. (Varios señores DIPUTADOS: ¡Muy bien! Varios señores DIPUTADOS: ¡Muy mal!)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ollero. Tiene la palabra el señor Ministro de Educación.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Maravall Herrero): Señor Presidente, señorías, el señor Ollero formulando la interpelación sobre el problema de la responsabilidad civil del personal docente, utiliza unas formas de intervención perfectamente legítimas, sin duda alguna, pero mezcla, como es habitual en él, el tono catastrofista y descalificador. Confunde conflictos, por otra parte normales en todos los sistemas educativos democráticos, con lo que es, repito, la descalificación de políticas educativas que no son de su cuerda. Y suele mezclar esta descalificación con el halago, por otra parte bastante irreflexivo en mi opinión, con todos los puntos de vista de los colectivos afectados en cada momento.

Quisiera empezar a tratar del tema de la responsabilidad de los profesores por causa de accidentes producidos en actividades escolares y extra-escolares, aclarando cuál es el marco normativo existente, porque merece la pena reflexionar de vez en cuando en términos racionales. Tenemos que examinar si existe verdadera necesidad de legislar y de trazar bases normativas en la responsabilidad de la Administración, de sus servidores, que son los funcionarios docentes y no docentes. Veamos cuál es la situación presente.

La responsabilidad patrimonial de la Administración del Estado, y dentro de ella de la Administración docente, se encuentra regulada ya en nuestra normativa jurídica y, para mayor garantía de los particulares (es decir, de todos los ciudadanos españoles; en este caso de los padres y de los tutores, y en su caso de los alumnos, naturalmente), se configura esta responsabilidad como una responsabilidad objetiva y directa. Repito que esto es para mayor garantía de los ciudadanos. Esta regulación viene constituida, efectivamente, por la Ley de Expropiación Forzosa, de 1954, en su artículo 121; en la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, de 1957, en sus artículos 40 y siguientes; y se encuentra también, como bien sabe el señor Ollero, en la propia Constitución de 1978, en su artículo 106.2, que dice así: «Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del

funcionamiento de los servicios públicos». De este modo, la cobertura de la responsabilidad del personal docente en el ejercicio de sus funciones se encuentra suficientemente regulada y amparada por la normativa legal que acabo de mencionar.

Nuestro ordenamiento establece claramente el derecho de los particulares a ser indemnizados por los daños que puedan sufrir como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos. Es más, cabe afirmar que la regulación de este asunto en nuestro ordenamiento jurídico, incluyendo la Constitución, es, sin duda, una de las regulaciones más avanzadas en relación con las legislaciones de nuestro entorno jurídico y cultural. Por consiguiente, no tiene sentido plantear la necesidad de una regulación legal, norma de ley, salvo a efectos polémicos y propagandísticos.

Vayamos ahora a otra cuestión, que es donde se halla el centro del asunto. Donde ha existido el problema es en las cuestiones de carácter procedimental. Tenía que ver con la efectiva satisfacción de las exigencias o necesidades de los particulares, y cómo ello repercutía negativamente, de forma indirecta, en la propia situación de los profesores. Lo que sucedía era que la lentitud del procedimiento por el cual se atendían las reclamaciones por la vía administrativa pudo empujar y empujó a padres o tutores a elegir la vía penal contra los profesores para encontrar satisfacción a sus demandas. De esta forma se producía una situación considerablemente paradójica, pero que funcionaba así. Los particulares —los padres y los tutores, en este caso—, que tienen atribuido por el ordenamiento jurídico español el derecho a ser resarcidos por parte de la Administración de los daños ocasionados por el funcionamiento de los servicios públicos, y a ser resarcidos, además, de una forma directa y sin previas declaraciones de culpabilidad, optaban por acudir a la vía penal por resultarles más rápida y menos costosa y, además, porque en caso de fracasar en el intento, esta vía penal no les cerraba las vías civil y administrativa que, como bien sabe el señor Ollero, eran las otras dos vías abiertas. En resumen, porque, por razón de tiempo procedimental, resultaba una vía más expeditiva.

La Administración educativa optó, después de un análisis en profundidad de estos problemas, en colaboración con el Ministerio de Justicia y con el Ministerio para las Administraciones Públicas, por asumir de antemano, y con plazos muy breves, la indemnización de los daños que pudieran producirse por el funcionamiento de los servicios docentes.

Y la circular de la Subsecretaría del Ministerio de Educación, del día 14 de octubre de 1987, a la que ha hecho referencia el señor Ollero, asegura la asunción de la indemnización por parte de la Administración, restringe radicalmente la tramitación burocrática, e impone para todo ello un plazo temporal incomparablemente más breve que cualquier otra vía —desde luego que en el pasado—, y consigue —así lo entiendo— obtener el efecto de disuadir a los padres de buscar la vía penal.

En la iniciativa de ley no figura nada que no contemple la circular. Me resulta un tanto sorprendente e inusi-

tado esa especie de inflación jurídica que parece animar en su intervención al señor Ollero y que resulta inútil a efectos prácticos. Hacia S. S. una argumentación sociológica más bien estrambótica, porque esas costumbres o esas normas sociales lo mismo se puede argumentar que difícilmente resultan alterables por normas de carácter de ley, como se ha escrito infinidad de veces.

Esta circular, repito, señala que, incluso dándose las condiciones de celeridad y sencillez por la vía que en ella se establece, si sucediera que algún padre o tutor demandara a un funcionario docente, se le asegura a éste después, de acuerdo con el Ministerio de Justicia y con la colaboración de la Dirección General de los Servicios Jurídicos del Estado, la asistencia jurídica por la Abogacía del Estado. Nunca hubo otro problema que éste de naturaleza procedimental, que se ve solventado por la circular a que acabo de aludir, salvo efectos polémicos y utilizando el tema para encubrir otras inquietudes, otros planteamientos posibles a los que tan aficionado es siempre el señor Ollero, aprovechando que la oportunidad la presentan calva. Entiendo que esto que he señalado es difícilmente discutible.

¿Qué es lo que ha pasado desde que se ha publicado la norma? Desde la publicación de esta norma, que se ha difundido lo máximo posible para conocimiento de los padres y de los profesores, se está haciendo frente, de una manera rápida y adecuada (estaré encantado de proporcionarle los datos individualizados al señor Ollero de lo que ha venido pasando caso a caso), a los supuestos que se han ido presentando procedentes, tanto de actividades escolares como extraescolares. Hasta ahora, han llegado al Ministerio de Educación y Ciencia 36 casos de reclamación de indemnización por los padres, que son resultado de accidentes sufridos por sus hijos. Todos ellos se han resuelto en tiempos notables por su brevedad, ya que en la mayor parte de las ocasiones se ha logrado rebajar el plazo de dos meses, que la circular establecía como máximo para la notificación al reclamante de la resolución del expediente y, en su caso, también para el abono de la indemnización correspondiente, de acuerdo con los recursos que se señalaban en la contestación al señor Ollero.

La atención letrada de la Dirección General de los Servicios Jurídicos del Estado ha sido solicitada en trece ocasiones por profesores demandados. En todos los casos, el trámite ha sido muy rápido y se han llegado a solventar, en ocasiones, problemas de este tipo en 48 horas. Repito que estoy encantado de proporcionarle los datos individuales al señor Ollero.

Quiero además señalar, porque me parece que es de justicia reconocerlo así en la intervención, que en este procedimiento, una parte se realiza en la Administración educativa y otra parte fundamental la realiza el Ministerio de Justicia a través del Servicio Jurídico del Estado, como he señalado, y a través de sus funcionarios. En todo momento, el apoyo y el concurso del Ministerio de Justicia para el cumplimiento de estos objetivos de celeridad y de sencillez en este procedimiento han sido impecables

y, desde luego, dignos de encomio. Así quiero manifestarlo aquí.

Dicho esto, quiero indicar que el Ministerio no se cierra a estudiar otras vías posibles en el tema de la responsabilidad civil. Lo ha manifestado también durante las negociaciones con los sindicatos. La tranquilidad que nos proporciona lo que yo creo que ahora es un funcionamiento satisfactorio de la circular en vigor, permite, sin la presión de un problema grave, de un problema indudable que se estaba produciendo en los centros, por las razones procedimentales que señalaba, encarar el análisis de otros caminos. Me refería efectivamente a la posibilidad de elevar el rango jurídico de la norma para dar estabilidad al procedimiento —no tiene por qué ser una ley, señor Ollero, bien lo sabe usted—, y también a la posibilidad de asegurar estos riesgos por la vía de la prima concertada con una entidad de seguros. Se están haciendo también exploraciones, como bien sabe, en alguna comunidad autónoma con competencias asumidas. Plantea algún problema sobre la regulación de la responsabilidad civil en el ordenamiento jurídico español, pero no resulta imposible, y el Ministerio, desde luego, está abierto a contemplarlo y lo está estudiando muy a fondo, intentando y deseando llegar a la resolución de esta cuestión explorando ambas vías.

Entiendo que ambas vías presentan ventajas y desventajas relativas; es decir, que no cabe tampoco pensar que en ellas está la clave porque el problema de fondo ya ha sido resuelto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro, le ruego que concluya.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Maravall Herrero): Acabo, señor Presidente.

Creo que éste es el momento para debatir con los sindicatos la solución que pueda lograr la mejor cobertura, la mayor celeridad, el menor coste y la máxima estabilidad para el procedimiento, permitiendo, entiendo, distender los ánimos, que se han resentido por ese período de tiempo en que se ha producido esa distorsión de un mecanismo, razonable si no fuera por esa distorsión de las normas a través del procedimiento penal, y discutir sobre un tema objetivo, desprovisto de opiniones apasionadamente defendidas y entiendo que en ocasiones escasamente fundadas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Ollero.

El señor **OLLERO TASSARA**: Señor Presidente, señorías; señor Ministro, me acusa S. S. de halagar a algunos colectivos en huelga. Su señoría sabe que esta interpelación se presentó en octubre y quedó fuera de cupo a fin de año; no iba a entrar hoy y lo ha hecho casualmente, de una manera inesperada. Pero dígame qué miércoles de este año hay en su agenda que no tenga una huelga educativa al día siguiente o el día anterior. Usted ha conse-

guido que se pongan en huelga los padres de familia, los estudiantes, los profesores y, ahora, nos invita a la huelga a los parlamentarios. Yo creo que es demasiado. Pienso que se debía crear la «orden del mérito huelguístico», aunque sólo sea para concedérsela a S. S. por su intensa labor de promoción de este derecho fundamental. Desde luego, yo no estoy dispuesto a declararme en huelga por el momento, aunque resulte sospechoso de halagos. Halagos, los suyos que, con dinero público, manda a los enseñantes sus intervenciones y no las mías.

En segundo lugar, dice S. S. que esto ya está regulado. Eso ya lo sé yo, si ya se lo he dicho, si he leído su papel y lo sabía antes, pero usted tiene dos lagunas jurídicas. Admito que no es por malicia retórica, pero confieso que si me dice que es por ignorancia jurídica, se lo admito; debe ser por eso. Usted no ha citado el Código Penal, que es una norma española que está en vigor. Su artículo 22 trata de la responsabilidad subsidiaria para los maestros. Son aludidos directamente. Esta es la vía que se utiliza de hecho, cosa a la que los sociólogos le dan importancia. Tampoco ha citado el Código Civil, que creo que sigue en vigor. Su artículo 1.903 dice que son responsables los maestros o directores de arte de los daños causados por sus alumnos o aprendices. Esos dos artículos se le han olvidado o su ignorancia jurídica le ha impedido citarlos.

Hace falta una ley porque, para modificar el Código Civil o el Código Penal, no sé si sabe S. S. que hace falta una ley; si no, no se pueden modificar, y eso hay que modificarlo porque es la vía por la que se está yendo en este momento, querámoslo o no, nos parezca o no conveniente.

Por otra parte, si se va por esa vía es porque el procedimiento administrativo de la Ley general que existe para ese procedimiento es muy lento. Me da la sensación de que S. S. intenta fabricar un procedimiento especial sin rango legal, lo cual no deja de ser un asunto un tanto curioso, que puede funcionar por la buena voluntad de los Letrados del Estado, pero que no tiene pies ni cabeza en principio.

Además, toda su circular se refiere a la fase administrativa previa al contencioso-administrativo. Entonces, una de dos, o usted se condena a que el Ministerio dé dinero a todo el que se lo pida para que no vaya a lo contencioso o, como vaya uno a lo contencioso, se encontrará otra vez con el problema y, por tanto, irá a lo penal para no toparse con ese problema; a no ser que usted jure aquí que va a dar dinero a todo el que se lo pida, lo cual sería una cosa simpática pero un tanto insólita, tal vez.

El problema es que esta situación sólo se soluciona con una ley. Usted sabe, señor Ministro, que en la modernidad se deja de recurrir a la magia de las circulares y se recurre a la ley precisamente por su publicidad. La ley, al tener una publicidad, es lo que permite que acabe, condicionando las expectativas sociales, enseñando al ciudadano a comportarse de un modo determinado y orientándole sobre lo que puede esperar de la Administración, y el ciudadano sabe muy bien lo que puede esperar de la Administración.

Dice S. S. que esto ocurría. No, esto sigue ocurriendo. Un mes después de la circular, en Fuenlabrada, recibe un

profesor una notificación de que ha sido demandado por unos hechos sucedidos seis años antes. Este profesor, nervioso como es lógico, pide en seguida la asistencia de un abogado; se ha tomado la circular en serio. Pide que el abogado venga a verle al centro. El director del centro escribe al día siguiente, pide que venga a verle. El profesor insiste de nuevo, nervioso. Todo el centro en ese momento gira en torno al problema de ese profesor. Estamos en la «debâcle» total de la calidad educativa. Por fin, el día antes del juicio, veinte días después de su petición, recibe un telegrama diciendo que al día siguiente tiene el juicio, que se ponga de acuerdo con el abogado allí mismo. En efecto, así ocurre.

Si esto es el problema arreglado, pregúnteselo usted a este profesor y él, desde luego, se convertirá en un propagandista de su circular absolutamente convencido y gratuito.

El problema, señor Ministro, es que quizá va siendo hora de que S. S. atienda a la realidad un poco en vez de intentar convencerla. Está tan absolutamente seguro de su capacidad de persuasión, que cree que la realidad se va a plegar a sus deseos, y la realidad, por lo visto, es tozuda y esto no llega a ocurrir.

Este es el problema fundamental.

Por otra parte, le recuerdo que no ha contestado ni a una sola de mis preguntas. Yo sigo sin saber qué norma es la que va a dar. Sigo sin saber de dónde va a sacar el dinero. ¿Va a pedir un crédito extraordinario cada vez que conceda una indemnización? Sigo sin saber si ha convenido a los Letrados del Estado de que se salten la normativa vigente —ya se ve que no lo están haciendo por los resultados que he relatado—; que nos explique en qué va a consistir esa norma, porque en la circular se hablaba, incluso de una manera benthamiana, no me extraña, de un automatismo. Vamos a ser una especie de cupo exhaustivo de posibilidades para que sea automático, grandioso. Yo quisiera que me explicara eso un poquito mejor.

¿Ha hecho usted el oportuno estudio económico para instaurar un seguro? Esto es lo que me preocupa, y todavía me preocupa otra cosa más, señor Ministro. Yo siempre pensaba que este defecto, quizá el único que tiene S. S., que es la incapacidad de rectificar, esa ambición de reformarlo todo menos la infalibilidad que se autoconcede, yo creía que era el defecto ése que hay que soportar a toda persona, pero empiezo a pensar que no, que S. S. es el exponente más brillante de una cualidad del Presidente del Gobierno, que tiene esa gran incapacidad de rectificar. Prueba de ello es que usted sigue siendo Ministro de Educación y Ciencia. **(Rumores. Un señor DIPUTADO: ¡Qué desagradable! Varios señores DIPUTADOS: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ollero. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Maravall Herrero): Señor Presidente, dejando aparte la demagogia del señor Ollero, que con demasiada frecuencia es demagogia barata, muy barata **(Rumores y protes-**

tas.) planteaba algunas cuestiones sobre las cuales a lo mejor —qué se le va a hacer si escuece— (Risas.) le interesa tomar nota.

Señalaba el tema de la información que proporciona el Ministerio. Efectivamente, creo que es un deber de la Administración proporcionar información abundante a los padres y a los profesores —a los sindicatos asimismo— de cuáles son los procedimientos que pueden atender derechos de los ciudadanos en España y puedan amparar, al mismo tiempo, a los profesores en sus tareas docentes. Así se ha hecho respecto de los sindicatos en lo relativo a las reuniones con el Ministerio de Justicia y con el Ministerio para las Administraciones Públicas, en la primavera de 1987. Así se ha hecho en lo que se refiere al documento de 5 de septiembre, donde se recogen los acuerdos adoptados y las medidas. Así se ha hecho con la circular del 14 de octubre, a la que se ha dado amplia difusión y los resultados cantan.

Naturalmente, siempre cabe coger un tema como bandera, aun sin causa justificada, y llegar a decir cosas tan extrañas como que falta ordenamiento legal; llegar a proponer que respecto de un colectivo en particular se derogue el Código Civil en su artículo 1.902 y siguientes, eximiendo de responsabilidad a un colectivo de ciudadanos españoles, de funcionarios, no se sabe por qué, tal vez porque ahora toca el momento de halagar a este colectivo; de señalar que no existe un procedimiento ágil y rápido, como el que efectivamente existe; de decir que no se ha dado a conocer lo que hay, si es que lo hay. La imaginación es libre, la capacidad para enredar puede ser grande, la capacidad para halagar a los colectivos surge cada vez que uno tiene ocasión y no hay nada más que decir sobre ello.

En fin, ¿es bastante o no es bastante lo que hay? Se puede pretender ir mucho más allá de lo que la normativa permite, incluso a veces pensando que es de justicia y que no es un privilegio corporativo. Se puede pretender, como parece que pretende el señor Ollero, una auténtica declaración de irresponsabilidad para los funcionarios docentes, pero ocurre que todos los ciudadanos son responsables de sus actos, los funcionarios también y los funcionarios docentes también. Lo único que resulta imposible es declarar irresponsable a nadie, y de la misma forma que no se puede declarar irresponsable a nadie no se puede evitar que unos ciudadanos puedan interponer demandas contra otros. Entiendo que ése es un rasgo típico de un Estado de derecho. Y algo típico de un rasgo sociológico que tienen las normas y que debe ser apreciado permanentemente por los juristas, no solamente por los sociólogos, y es el carácter universal de las normas, no ese carácter discriminatorio que parece que defiende el señor Ollero.

De lo que se trata, en resumen, es de buscar un procedimiento rápido que sea capaz de absorber el mayor número de casos, que dé satisfacción a los padres —para encontrar un resarcimiento o una indemnización les basta con solicitarlo a la Administración; repito que los créditos han permitido atender los casos que se han resuelto a través del procedimiento creado por la circular para las

36 solicitudes—, y que dé satisfacción a los profesores, que se vean libres de reclamaciones y de procesos en caso extremo y raro, si es que se produce, la defensa por la Abogacía del Estado. Insisto en que todos los casos se los puedo proporcionar a continuación al señor Ollero, si quiere seguir haciendo esa especie de descripción impresionista de situaciones individuales.

Yo creo que dar satisfacción a los padres y a los profesores sobre términos realistas es mucho mejor que pedir lo imposible y que pedir lo contrario a Derecho. Creo que es mucho más oportuno dar a conocer y conocer también los medios ya arbitrados, y entiendo que es completamente falso señalar que las actividades escolares y extraescolares se pueden encontrar con dificultades por imprevisión sobre las consecuencias de posibles accidentes si existen dificultades es por la desinformación o por la utilización del tema de la responsabilidad civil de los funcionarios docentes, como bandera con afán de causar perjuicio.

Respecto del coste, ya se le ha contestado, señor Ollero, pero me parece bastante inútil. Ya le he señalado el funcionamiento de los servicios de la Dirección General del Servicio Jurídico del Estado. Ha habido un único caso en el que el Abogado del Estado no acompañó al profesor porque el juez le excluyó como parte del procedimiento. Esa ha sido la única excepción.

En lo que se refiere a las dos posibilidades que he mencionado, le decía que no se deben considerar como panacea, al mismo tiempo que le señalaba que estaba abierto a cualquier sugerencia que se pueda plantear. Pero la norma de rango superior es una posibilidad, como bien sabe, contemplaba en la propia circular del 14 de octubre —la baraja como posible desarrollo—, y como sabe plantea algún problema, aunque puede enriquecer la circular dando estabilidad definitiva al procedimiento. Pero un problema es que un real decreto difícilmente puede regular la responsabilidad civil de los funcionarios docentes solamente. Y la póliza de seguro de responsabilidad civil, a la que se ha hecho mención, que puede ser un instrumento efectivamente interesante y hemos calculado los costes, igual que lo han hecho las Comunidades Autónomas que lo están estudiando porque esto afecta sólo al territorio de administración directa del Ministerio de Educación y Ciencia, tampoco es una panacea, por un problema: porque efectivamente el Código Civil y todo el concepto de responsabilidad civil en el ordenamiento civil español crea algún problema en el sentido de que el seguro debería ser más bien de accidentes, como sabe usted, no de responsabilidad civil. Porque si es un seguro por responsabilidad civil deja fuera a la abrumadora mayoría y se produce una distorsión legal, como es natural, de toda la regulación de la responsabilidad civil y crea una situación completamente absurda.

Por tanto, estamos estudiando estas vías y espero que se llegue a una resolución del problema definitivamente, aunque la cuestión de fondo, es decir, las demandas que entorpecieron algunas actividades hace algún tiempo, entiendo que ya han sido resueltas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

¿Grupos que desean fijar su posición? (Pausa.) Por la Agrupación de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor García Fonseca. (El señor García Fonseca sube a la tribuna y al intentar colocar el micrófono, sufre una pequeña descarga eléctrica.)

El señor **GARCIA FONSECA**: Posiblemente a la hora en que estamos, y en un día particularmente agobiante, como ha sido para mí, esta pequeña descarga me ayudará si no a exponer libremente al menos a no leer torpemente lo que quería decir.

Pensamos que el problema que estamos tratando es importante y que quizá se venga agravando; al menos, la sensibilidad hacia él es mayor y se está incrementando en los últimos tiempos.

Sobre este asunto mi Grupo ha formulado ya algunas preguntas al señor Ministro. Nos parece bastante evidente que la crítica debe ir referida totalmente a la inexistencia de unos procedimientos rápidos que motiven al agraviado por el funcionamiento de los servicios públicos a reclamar la responsabilidad de los mismos.

Parece cierto que el coste de la oportunidad incide a la hora de establecer un pleito, y ello trae como consecuencia el que los administrados recurran a vías procesales más rápidas y económicas.

Por otra parte, la tendencia es crear —y parece lógico— que la culpabilidad tiene que recaer en el sujeto que está más cerca, que en este caso es el maestro, por lo que las acciones del dañado suelen dirigirse contra él mismo, sin entender que en la mayoría de los casos el hecho lesivo puede proceder del mal funcionamiento del servicio, por ejemplo de la escasa dotación de los laboratorios que provocan un accidente, etcétera.

Por ello, para nosotros la alternativa fundamental, reconociendo la complejidad que ello entraña, iría dirigida a la aparición de unos procedimientos rápidos para la resolución de las reclamaciones de indemnización, que, en todo caso, serían preferentes para su trámite.

Una segunda alternativa sería la que llenase de contenido un seguro escolar, cada vez más escaso, seguro que cubriría los riesgos que de la prestación del servicio público de la enseñanza se origina y que, en todo caso, debería tener un carácter público y una gestión democrática, como lo contempla la LODE.

La tercera alternativa —de la que se ha hablado también aquí por parte del señor Ministro—, mientras todo lo anterior no se produzca, tendrían que asumirla los abogados del Estado cuando los maestros sean demandados ante la jurisdicción civil, bien porque han sido absueltos en la vía penal, o porque ésta se ha inhibido archivando las oportunas diligencias. Los Letrados del Estado en estos casos deberían oponer la excepción de competencia por razón de la materia para que la misma sea atribuida a la jurisdicción contencioso-administrativa en aplicación de lo establecido en el artículo 3.º, b), de su ley reguladora que dice que la jurisdicción contencioso-administrativa conocerá de las cuestiones que se susciten sobre la responsabilidad patrimonial de la Administración pública.

En este sentido nos parece que también se ha pronun-

ciado el Tribunal Supremo en la sentencia del 19 de febrero de 1982 sobre jurisprudencia civil.

Por último, me parece que no quedaría completado el tema que estamos tratando en toda su amplitud si no dijéramos algo, al menos, sobre nuestros criterios con relación a un último aspecto del problema, que sería la responsabilidad que tiene el profesorado, no tanto por los daños a los que acabo de referirme, como por los que puedan causar los alumnos a terceras personas.

Nuestro Derecho en estos casos viene a atribuir la posible responsabilidad a los maestros, atribución que además se hace norma en el Código Civil, en el artículo 1.906, párrafo seis, cuando declara a los maestros responsables de los perjuicios causados a terceros mientras permanezcan bajo su custodia. En el artículo 22 del Código Penal los profesores aparecen como responsables civiles subsidiarios del delito o falta cometida por los mismos; responsabilidad de la que sólo quedarían exentos en el caso de que pudieran probar que en ese deber de vigilancia o custodia emplearon toda la diligencia posible.

No voy a hacer referencia a las modernas teorías de Derecho ni tampoco a las jurisprudenciales, que me parece que pretenden objetivar este tipo de responsabilidad indirecta. En todo caso, quería indicar, porque el tiempo se me ha acabado, que en nuestro criterio se debería producir la derogación de las normas mencionadas: el artículo 1.903 del Código Civil y el artículo 22 del Código Penal, y tender a establecer criterios que permitan la socialización del riesgo y de los daños. Porque lo que es verdaderamente importante es que el lesionado sea resarcido, situación que paradójicamente no se dará si el maestro prueba que actuó con la diligencia debida, en la situación legal actual. Por tanto, la solución estaría en la potenciación y renovación del seguro escolar, ya que así se produciría la cobertura necesaria ideal y se llegaría a esta concepción socializadora del riesgo, que es por donde me parece que van hoy los tiros, y que es absolutamente precisa y decisiva dentro de una sociedad moderna.

En la medida en que por ser el cuerpo social partícipe de los hechos dañosos, también el mismo viene obligado a asumir el resarcimiento de los daños.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García Fonseca.

Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Moldes. (El señor Moldes sube a la tribuna y coloca el micrófono ayudándose de un pañuelo. Risas.)

El señor **MOLDES FONTAN**: Señor Presidente, señorías, tras tomar las debidas precauciones eléctricas quería manifestar que el pasado 16 de marzo el Grupo Parlamentario del CDS presentó una interpelación urgente ante esta Cámara porque consideraba, y sigue considerando, que la situación por la que atraviesa el sistema educativo en España justificaba un debate sobre la política del Gobierno en esta materia.

Entendíamos antes, y seguimos entendiendo ahora, que la proyectada reforma de la enseñanza propuesta por el Ministerio y en período de debate en este momento po-

dría tener dificultades si los agentes fundamentales del sistema, estudiantes y profesores, cuestionaban la calidad de la oferta educativa ministerial con importantes y prolongadas reivindicaciones. Nuestra intención con dicha interpelación estaba muy clara. Queríamos que en esta Cámara se debatiese un problema fundamental que durante el desarrollo del debate ha mantenido en paro a casi la totalidad de los profesores de educación general básica, de bachillerato y de formación profesional, es decir, un colectivo de 272.000 funcionarios aproximadamente. Argumentábamos que el problema no podía reducirse, como pretendía el Ministerio, a una mera reivindicación de homologación retributiva, sino que, junto con otras demandas y contrastadas insuficiencias, iba más allá, a mostrar la insatisfacción de alumnos y profesores ante una oferta educativa carente de calidad en muchos aspectos.

El día 22 presentábamos a la Cámara una moción con cuatro puntos, moción que mereció el apoyo de todos los Grupos de la oposición, menos del Partido Socialista, lógicamente, y la verdad es que no logramos entender cómo el partido del Gobierno no prestó su apoyo a una moción que por su lógica podía ser asumida sin mayores problemas. Precisamente, en el punto tercero solicitábamos que el Gobierno asumiese la iniciativa legislativa popular sobre responsabilidad civil de la Administración pública en supuestos derivados del funcionamiento del servicio público de la enseñanza; y el texto concreto de la moción era el siguiente: El Congreso de los Diputados pide al Gobierno que, asumiendo la iniciativa legislativa popular ya en marcha, remita a la Cámara un proyecto de ley que aborde el problema de la responsabilidad civil de los funcionarios docentes. Por ello, apoyamos hoy la iniciativa parlamentaria de la Democracia Cristiana al respecto. Lo contrario sería ir en contra de las propias iniciativas presentadas por el CDS.

Hace veintidós días decíamos, y seguimos diciendo ahora, que urge dar salida a esta cuestión, porque está incidiendo sobre la actividad escolar en detrimento de los alumnos. Una buena parte de los profesores se niega hoy a realizar actividades extraescolares o complementarias fuera de los recintos escolares, y lo hace ante la inseguridad jurídica que ello supone. Conocidos y numerosos casos que huelga concretar han sido llevados a la vía penal por los perjudicados contra los propios profesores. Tienen lugar accidentes con lesiones o muertes cuya causa es la mayor parte de las veces la imprevisibilidad de las conductas de los propios alumnos. Las protestas de los docentes únicamente tuvieron como respuesta una circular aquí aludida que, suponiendo un avance, en ningún caso soluciona el problema.

El asunto traído hoy a la Cámara para debate es un capítulo más, importante, del conjunto de problemas que aquejan a la educación básica y media en estos momentos.

En el punto primero de la moción presentada por el Grupo del CDS pedíamos un diálogo abierto y constructivo con las centrales sindicales representantes del profesorado. El Grupo Socialista nos dijo que no era correcto

hablar de iniciar el diálogo, ya que éste se había iniciado y roto, posteriormente. Nos parece positivo, aunque el Grupo Socialista votase en contra de la moción, que el Ministerio desde aquella fecha haya dialogado con los sindicatos del sector. Lamentamos que ese diálogo no vaya acompañado por resultados positivos, por lo menos en estos momentos.

Nuestros temores, expresados tanto en la interpelación como en la moción correspondiente, lamentablemente se están confirmando. Mañana los docentes, por cuestiones como responsabilidad civil y por otras, vuelven a la huelga y 6 millones de alumnos quedarán otra vez sin actividad escolar. El señor Mayoral Cortés, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me replicó que el planteamiento del CDS era oportunista. Lo mismo había dicho el señor Ministro en el debate de la interpelación. Los hechos nos están dando la razón. Nuestra iniciativa parlamentaria era oportuna, no era oportunista. Tan oportuna era que hoy conserva este carácter porque el conflicto se acrecienta sin que el Ministerio parezca tener capacidad negociadora suficiente para buscarle una salida.

Decía el señor Mayoral, además, que la política educativa de este Gobierno era la más progresista que se ha realizado en España desde la posguerra, y cito textualmente. En verdad nos gustaría que convenciese de ello a los agentes fundamentales del sistema, es decir, a los alumnos y a los profesores, porque parece que las importantes protestas de unos y otros en el último año no coinciden con el análisis gubernamental.

Termino, señor Presidente, diciendo que el sistema educativo español sufre, cada vez con mayor frecuencia, atascos que entorpecen su normal discurrir, unos atascos no son de tan fácil solución como otros, pero que se pueden solucionar con sensibilidad, con capacidad de negociación y con progresismo real.

Muchas gracias, y nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Moldes.

Por el Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra la señora Izquierdo.

La señora **IZQUIERDO ARIJA**: Gracias, señor Presidente.

La interpelación urgente que hoy se debate en esta Cámara tiene por objeto la responsabilidad civil del personal docente. Constituye éste un tema de plena actualidad en cuanto se trata de uno de los puntos de la tabla reivindicativa del profesorado no universitario de la enseñanza pública, el cual, y ustedes lo conocen exactamente igual que yo, el cual ha venido realizando sucesivos paros en el mes pasado; creo que mañana comienzan otro y, de no tener una respuesta satisfactoria del Ministro de Educación y Ciencia, mantendrán una huelga indefinida a partir del mes de mayo.

En concreto, lo que este colectivo exige en el punto tercero de su plataforma reivindicativa es la creación de un marco jurídico en el que se resuelvan los problemas derivados de la responsabilidad civil del profesorado. Es penoso, a mi juicio, señor Ministro, que este tema tenga que

llegar a debatirse en esta Cámara cuando, en justicia, hace ya mucho tiempo debiera de haber sido resuelto por parte del Ministerio de Educación y Ciencia.

La preocupación que suscita dentro del profesorado este tema es de tal categoría que son muchos los profesores que se niegan a realizar actividades extraescolares, aunque usted lo dude, tales como pueden ser visitas a museos, salidas a buscar plantas, por ejemplo, prácticas de laboratorio —acabamos de ver aquí lo que puede pasar con un cortocircuito del cual nadie tiene la culpa— o cualquier otro tipo de actividad que les obliga a salir del centro. Y, aunque usted lo ponga todavía más en duda, señor Ministro, muchos profesionales docentes contratan seguros privados que cubran su responsabilidad civil cuando tienen que acompañar a sus alumnos en alguna excursión o alguna actividad fuera del centro. Y se lo garantizo, señor Ministro, porque conozco nombres y apellidos de profesores que lo han hecho. Por ello, no debe extrañarle que los sindicatos de la enseñanza se muestren especialmente sensibilizados ante esta cuestión, al proliferar las situaciones de riesgo y ser cada vez más numerosas las reclamaciones planteadas, denunciando, como aquí se ha dicho, la insuficiencia de la regulación existente, consistente única y exclusivamente en una circular del Ministerio de Educación de octubre de 1987. De hecho, muchos de estos sindicatos instan a sus afiliados para que se nieguen a realizar actividades extraescolares.

Aunque el señor Ministro llame a mi Grupo demagógico y oportunista, aunque no sea más que por simple coherencia, mi Grupo Parlamentario va a apoyar esta iniciativa de la Democracia Cristiana. En el anterior período de sesiones, el Grupo Parlamentario de la Democracia Cristiana, llamado entonces PDP, presentó en Comisión una proposición no de ley en este sentido, que mi Grupo, del cual yo era portavoz en aquella ocasión, apoyó sin reservas, porque, sinceramente, nos pareció y sigue pareciéndonos urgente y necesario que el Ministerio de Educación y Ciencia cree un marco jurídico que resuelva la responsabilidad civil del profesorado, y, sin remontarnos tan lejos, señor Ministro, el pasado 16 de marzo, en la in-

terpelación presentada en esta Cámara sobre la huelga del profesorado no universitario, el portavoz de mi Grupo Parlamentario en la Comisión de Educación, señor Busto, mostraba asimismo su preocupación ante el incremento de reclamaciones judiciales contra los profesores y directores, lo que provoca una clara inhibición del profesorado en cuanto a actividades extraescolares se refiere.

Yo creo que es de justicia reconocer, y debemos y no podemos olvidar que, en definitiva, el profesor, el docente en general, es un funcionario, señor Ministro, por lo que entendemos que debe ser la Administración la que como empleadora debe asumir la totalidad de la responsabilidad civil subsidiaria que se origina en el ejercicio de la profesión, sin que esto suponga para la Administración que no deba exigir en su momento responsabilidades en supuestos de clara negligencia o abandono de sus funciones.

Por todo esto, mi Grupo Parlamentario ve oportuna esta interpelación que se ha traído esta tarde a la Cámara y se siente solidario con ella. Y, es más, si estos Grupos Parlamentarios no hubieran tomado esta decisión, le garantizo que en estos momentos habría presentada en esta Cámara en este mismo sentido una iniciativa urgente de mi Grupo Parlamentario para que usted intentara tomarla en cuenta.

Muchas gracias, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Izquierdo.

La votación de conjunto correspondiente al carácter de orgánica de la Ley reguladora de la publicidad electoral en emisoras de televisión privada, en relación con cuyas enmiendas procedentes del Senado se celebrará el correspondiente debate mañana, tendrá lugar a partir de la una de la tarde.

El Pleno se reanudará mañana a las nueve de la mañana.

Se suspende la sesión.

Eran las nueve y treinta y cinco minutos de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961