BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

VII LEGISLATURA

Serie D: GENERAL | **17 de mayo de 2000** | **Núm. 15**

ÍNDICE

Páginas

Control de la acción del Gobierno

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

Preguntas

184/000202 Autor: Jané i Guasch, Jordi.
Previsiones acerca de la creación de una plaza de notaría en el municipio de Les Franqueses del Vallès (Barcelona) (núm. reg. 1231) 4

184/000203 Autor: Aymerich Cano, Carlos Ignacio.
Construcción de un puerto exterior en A Coruña (núm. reg. 1242) 4

184/000204 Autor: Llamazares Trigo, Gaspar.
Magnitudes de déficit y de deuda de las Comunidades Autónomas en relación al Programa de Estabilidad del Reino de España 1998-2002 (núm. reg. 1246) 5

184/000205 Autor: Llamazares Trigo, Gaspar.
Previsiones acerca de la reforma de la Ley que regula los órganos rectores de las Cajas de Ahorros (LORCA) (núm. reg. 1253) 5

184/000206 Autor: Rejón Gieb, Luis Carlos.
Previsiones acerca de realizar las obras de circunvalación del municipio de Baena (Córdoba) para los vehículos que circulan por la carretera N-432 (núm. reg. 1254) 6

184/000207 Autor: Rejón Gieb, Luis Carlos.
Previsiones acerca de modificar el tramo de la carretera N-432 comprendido entre los puntos kilométricos del 309 al 313 (núm. reg. 1255) 6

184/000208 Autor: Rejón Gieb, Luis Carlos.
Actuaciones previstas para la reapertura y remodelación de la línea ferroviaria Córdoba-Almorchón (núm. reg. 1256) 6

184/000209 Autor: Rejón Gieb, Luis Carlos.
Previsiones acerca de acometer la reapertura de la línea ferroviaria que unía las estaciones de Espeluy (Jaén)-Puente Genil (Córdoba), denominada «Ferrocarril del Aceite» (núm. reg. 1257) 7

184/000210 Autor: Rejón Gieb, Luis Carlos.
Previsiones acerca de la realización y finalización de las obras proyectadas en la autovía Córdoba-Antequera y del trazado del acceso a Cerro Muriano, en la N-432 Córdoba-Badajoz (núm. reg. 1258) 7

Páginas

184/000211 Autor: Rejón Gieb, Luis Carlos.
Previsiones acerca de la reposición del servicio del tren de cercanías que unía el sur de la provincia de Córdoba con Córdoba-capital, así como del establecimiento de un servicio que una las poblaciones de Puente Genil, Aguilar-Montilla con el complejo universitario de Rabanales en Córdoba (núm. reg. 1259) 7

184/000212 Autor: Rejón Gieb, Luis Carlos.
Previsiones acerca de la recuperación y reactivación de la línea ferroviaria Huelva-Zafra (núm. reg. 1260) 8

184/000213 Autor: Saura Laporta, Joan.
Valoración de la propuesta de directiva aprobada por la Conferencia Europea en Materia de Violencia contra Mujeres e Infancia, así corno acciones que piensa realizar mientras no se apruebe la misma y porcentaje de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 dedicado para resolver dicho problema (núm. reg. 1264) 8

184/000214 Autor: Rodríguez Sánchez, Francisco.
Proyecto y estudio de impacto ambiental para la construcción de un puerto exterior en Ferrol (A Coruña) (núm. reg. 1268) 8

184/000215 Autor: Llamazares Trigo, Gaspar.
Fecha prevista para la aprobación del Real Decreto de reparto de la cuota láctea adicional (núm. reg. 1289) 9

184/000216 Autor: Rejón Gieb, Luis Carlos.
Medidas ante los peligros que comportan las instalaciones de antenas de telefonía móvil en las terrazas de edificios de altura en núcleos de población (núm. reg. 1290). 10

184/000217 Autor: Rejón Gieb, Luis Carlos.
Previsiones acerca de la venta de las fincas denominadas «El Carrascal», «La Blanca» y «La Torre», ubicadas en la provincia de Córdoba (núm. reg. 1291) 10

184/000218 Autor: Llamazares Trigo, Gaspar.
Actuaciones previstas en relación con el Parque Nacional de los Picos de Europa (núm. reg. 1292) 10

184/000219 Autor: Saura Laporta, Joan.
Traducción de la campaña divulgativa para la prevención de accidentes a las lenguas oficiales del Estado (núm. reg. 1301) 11

184/000220 Autor: Saura Laporta, Joan.
Puesta en marcha de la normativa europea que obliga a etiquetar los alimentos cuyos ingredientes contengan más de un 1 por 100 de organismos genéticamente modificados (OGM) (núm. reg. 1302) 12

184/000221 Autor: Saura Laporta, Joan
Previsiones acerca de la realización de la autovía orbital, conocida también como B-40 o cuarto cinturón (núm. reg. 1303) 12

184/000222 Autor: Saura Laporta, Joan.
Negativa dada por la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) a la ampliación de los horarios nocturnos de los servicios ferroviarios de cercanías de Barcelona (núm. reg. 1304) 12

184/000223 Autor: Saura Laporta, Joan.
Valoración de la diferencia entre los horarios nocturnos en los servicios ferroviarios de cercanías de Madrid y Barcelona, así como actuaciones previstas para equiparar dichos horarios (núm. reg. 1305) 13

184/000224 Autor: Saura Laporta, Joan.
Importación a través de la aduana de Barcelona de aceites vegetales de países extracomunitarios sin control por la Administración del uso que se ha hecho de ellos (núm. reg. 1306) 13

Páginas

184/000225 Autor: Llamazares Trigo, Gaspar.
Reconsideración por el Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) de su decisión de privatizar la gestión de las historias clínicas para garantizar su confidencialidad (núm. reg. 1313) 14

184/000226 Autor: Llamazares Trigo, Gaspar.
Incumplimiento del Plan 1998-2005 de la Minería del Carbón y Desarrollo Alternativo de las Comarcas Mineras (núm. reg. 1314) 14

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

La Mesa de la Cámara ha acordado publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES las preguntas de los señores Diputados para las que se solicita respuesta por escrito, que figuran a continuación.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena su publicación, de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de mayo de 2000.—La Presidenta del Congreso de los Diputados, **Luisa Fernanda Rudi Úbeda.**

184/000202

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Jordi Jané i Guasch, en su calidad de Diputado del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), formula al Gobierno las siguientes preguntas, solicitando su respuesta por escrito.

Antecedentes

Atendiendo a la población y al crecimiento constante de actividades industriales y comerciales, el municipio de Les Franqueses del Vallès ha solicitado la creación de una plaza de notaría.

Esta petición está totalmente justificada y fue acordada por el Pleno del Ayuntamiento de Les Franqueses del Vallès del pasado día 31 de enero de 2000.

Atendiendo a que el Ministerio de Justicia deberá llevar a cabo la revisión de la demarcación notarial este Diputado presenta al Gobierno las siguientes preguntas:

¿Tiene previsto el Gobierno atender la petición del Ayuntamiento de Les Franqueses del Vallès a los efectos de crear una plaza de notaría en el mencionado municipio?

¿Qué actuaciones tiene previsto realizar el Gobierno para dar respuesta efectiva a esta petición del municipio de Les Franqueses del Vallès?

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de abril de 2000.—**Jordi Jané i Guasch,** Diputado.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera,** Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

184/000203

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Carlos Aymerich Cano, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto (BNG), al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del vigente Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes preguntas para las que solicita respuesta por escrito, relativas a la construcción de un puerto exterior en A Coruña.

Desde hace más de veinte años, distintos sectores de A Coruña vienen planteando de forma recurrente la pertinencia de construir un puerto exterior en A Coruña, no sólo como forma de potenciar la principal industria de la ciudad y de su comarca sino también como el medio idóneo para minimizar el impacto y los riesgos inherentes a ciertas actividades portuarias (descarga de graneles sólidos, de hidrocarburos, etc.).

Recientemente, por parte de responsables del Ministerio de Fomento y de la Autoridad Portuaria de A Coruña, se ha aludido con insistencia a la necesidad de esta infraestructura, si bien son muchos los interrogantes que la misma suscita (ubicación, financiación, previsión de infraestructuras rodoviarias y ferroviarias adecuadas, impacto ambiental y también su compatibilidad o incompatibilidad con una infraestructura similar en el área de Ferrol).

En febrero de este año, la Autoridad Portuaria de A Coruña sometió a información pública el estudio de impacto ambiental del proyecto de construcción de dicho puerto exterior en A Coruña.

A la vista de estos hechos, y de la incertidumbre que rodea al proyecto,

1. ¿Tiene previsto el Gobierno español construir un puerto exterior en A Coruña?

2. Caso de ser negativa la respuesta a la pregunta anterior, ¿cuál es entonces la justificación del mencionado estudio de impacto ambiental?

3. De ser afirmativa la respuesta a la pregunta primera, ¿cuál va a ser su ubicación? ¿En qué plazo se va a construir tal obra? ¿Cuál va a ser la financiación prevista, pública o privada?

4. De ser la financiación privada, ¿qué contrapartidas se contemplan para los inversores?

5. ¿Es compatible el puerto exterior de A Coruña con el previsto, en su caso, para Ferrol?

6. ¿Está dispuesto el Gobierno a realizar las inversiones en infraestructuras —viarias y ferroviarias— precisas para una instalación de las características del puerto exterior?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de mayo de 2000.—**Carlos Aymerich Cano,** Diputado.

184/000204

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formulan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para las que se solicita respuesta escrita.

El déficit y la deuda de las Comunidades Autónomas tienen una incidencia indirecta en los criterios de convergencia recogidos en el Tratado de Maastricht y en las reglas de disciplina financiera acordadas en el Pacto de Estabilidad y Crecimiento. La observancia de estos requisitos obliga al conjunto de las Administraciones Públicas y constituye el objetivo principal del Programa de Estabilidad del Reino de España 1998-2002.

En un reciente informe del Banco de España, referido al primer trimestre del presente año 2000, se afirma que el endeudamiento autonómico ha crecido en porcentaje del PIB nacional. De este informe se deduce que la magnitud de la deuda es muy desigual por Comunidades Autónomas, tanto en términos absolutos como, sobre todo, en deuda por habitante, siendo la Generalidad de Cataluña la comunidad con mayor nivel de endeudamiento «per capita», seguida de las Comunidades de Navarra, País Vasco, Galicia y Comunidad Valenciana.

Esta situación puede tener varias explicaciones, desde el exceso de rigor en los escenarios pactados hasta problemas de suficiencia en la financiación de las Comunidades Autónomas o los diferentes criterios de gestión de los gobiernos autonómicos.

Teniendo en cuenta que el Gobierno, tanto en el marco del Consejo de Política Fiscal y Financiera como en el Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas, tiene la obligación indeclinable de coordinación y de supervisión interna para garantizar el cumplimiento de los acuerdos suscritos y conocer la evolución de los ingresos y de los gastos y, de esta manera, poder corregir rápidamente las desviaciones que pudieran producirse sobre las cifras previamente establecidas.

¿Cuáles son las magnitudes de déficit y de deuda de cada una de las Comunidades Autónomas, en relación al escenario pactado a lo largo de los años de vigencia del Programa de Estabilidad 1998-2002?

¿Cómo valora el Gobierno el grado de cumplimiento por parte de cada una de las Comunidades Autónomas de los compromisos de déficit y de deuda suscritos en el sistema de financiación para el quinquenio 1997-2001, en el marco del Consejo de Política Fiscal y Financiera y en relación con los objetivos del Programa de Convergencia y del Programa de Estabilidad del Reino de España 1998-2002?

¿A qué atribuye el Gobierno los diversos gastos de cumplimiento de los escenarios de convergencia por parte de las CC.AA.?

¿Contempla el Gobierno algún tipo de compensación a las Comunidades Autónomas que no hayan agotado sus compromisos de déficit o de deuda o que se hayan situado en los niveles acordados?

¿Cuál ha sido el gasto por habitante en las distintas Comunidades Autónomas del total de los Fondos Estructurales, del Fondo de Cohesión y de las Iniciativas Comunitarias en el último período?

¿Cuál ha sido el gasto por habitante de los Fondos Estructurales Europeos en cada una de las Comunidades Autónomas y desglose por objetivos 1, 2 y 3 en el último período?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Gaspar Llamazares Trigo,** Diputado.

184/000205

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formulan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para las que se solicita respuesta escrita.

Después de declaraciones del Ministro de Economía y el Banco de España en relación a la «politización» de las Cajas de Ahorros, el Gobierno parece haberse decidido a modificar la Ley que regula los órganos rectores de las Cajas de Ahorro al objeto de reconducir los «excesos» cometidos por las CC.AA., en la regulación de sus respectivas Cajas.

Así, los excesos que se pretenden corregir, son al parecer la politización de los órganos, la capacidad de revocación de los Consejeros por parte de las instituciones y las interferencias entre la dirección y la gestión profesional.

Pero para evitar las naturales reticencias, el Gobierno ha anunciado su voluntad de concretar la reforma con el rector y con las CC.AA.

¿Tiene previsto el Gobierno reformar la Ley que regula los órganos rectores de las Cajas de Ahorros (LORCA)?

¿Considera el Gobierno que la representación actual de las instituciones democráticas en los órganos de las Cajas de Ahorros supone una excesiva politización de las mismas?

¿Considera el Gobierno que se ve afectada la estabilidad de las Cajas de Ahorros con la posibilidad de revocación de los Consejeros por parte de los órganos democráticos a los que representa?

¿Cuáles son las interferencias que pretende evitar el Gobierno regulando una mayor separación entre la dirección y la gestión profesional de las Cajas de Ahorros?

¿Piensa modificar el Gobierno el carácter de entidad social de las Cajas de Ahorros introduciendo las denominadas cuotas participativas?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Gaspar Llamazares Trigo,** Diputado.

184/000206

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presenta la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

La circulación que discurre por la N-432 (carretera Badajoz-Granada) a su paso por el municipio de Baena, en la provincia de Córdoba, encuentra dificultades con retenciones en la travesía de señales semafóricas que han producido algunos accidentes con costes humanos.

¿Piensa en el futuro acometer las obras de circunvalación del municipio de Baena para el tráfico de la N-432?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de mayo de 2000.—**Luis Carlos Rejón Gieb,** Diputado.

184/000207

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presenta la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

El trazado de la carretera N-432 en el tramo comprendido entre los municipios de Espejo y Castro del Río, ha sido propuesta su modificación en distintas ocasiones, ocasiones que siempre han coincidido con períodos preelectorales.

Pasadas las promesas de la campaña electoral se ponen de manifiesto la realidad objetiva de modificar el trazado en dicho tramo, a fin de darle mayores posibilidades de seguridad y velocidad.

¿Piensa acometer las obras de modificación del tramo de la carretera N-432 comprendido entre los puntos kilométricos del 309 al 313?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de mayo de 2000.—**Luis Carlos Rejón Gieb,** Diputado.

184/000208

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para las que se solicita respuesta escrita.

Como consecuencia de las obras de AVE Madrid-Sevilla, la conexión de las líneas ferroviarias Ciudad Real-Madrid y Madrid-Sevilla a través del ramal Córdoba-Almorchón quedó desconectada.

En el mes de marzo del año 1998 el Ministerio de Fomento elaboró un último informe (precedido de diversas actuaciones) que ha servido de base para la contratación del estudio informativo y redacción del proyecto, adjudicado el pasado 14 de octubre.

La reapertura y remodelación de este ramal tendrá consecuencias positivas tanto para el desarrollo de la zona donde, entre otras, la empresa COVAP factura anualmente más de 500.000 toneladas de materia prima, como para potenciar la conexión Extremadura-Andalucía, descongestionar el tráfico de la N-432 descargándola de los desplazamientos de material militar, y un largo etc.

¿Qué cronograma de actuaciones tiene para reapertura y remodelación de la línea Córdoba-Almorchón?

¿En qué estado se encuentran las negociaciones con otras instituciones, tales como la Junta de Andalucía o la Diputación de Córdoba?

En caso de no alcanzarse acuerdos con otras Administraciones, ¿piensa el Gobierno desarrollar sus actuaciones según los plazos y presupuestos fijados?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de mayo de 2000.—**Luis Carlos Rejón Gieb,** Diputado.

184/000209

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para las que se solicita respuesta escrita.

En el año 1983, bajo el Ministerio del señor Boyer, en base a un Decreto de Líneas Altamente Deficitarias (LAD), se cerraron varios tramos de ferrocarriles andaluces, entre ellos, el que unía las estaciones de Espeluy-Puente Genil, denominado popularmente como Ferrocarril del Aceite, por atravesar en su recorrido zonas como Torredonjimeno, Martos, Alcaudete, Luque o Baena, de gran producción aceitera, tanto en cantidad como en calidad.

El cierre de dicha línea ha privado a dicho producto, en un momento de relanzamiento del aceite de oliva a los mercados nacionales e internacionales de un medio de transporte barato, rápido y ecológico.

Desde distintas instancias internacionales, empresariales, asociativas, etc., se viene demandando la reapertura de esta línea en su doble vertiente de explotación comercial y turística.

¿Tiene previsto el Gobierno la realización de estudios, a fin de acometer la reapertura de dicha línea ferroviaria?

En caso afirmativo, ¿cuáles son las conclusiones de dichos estudios y la voluntad del Gobierno?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de mayo de 2000.—**Luis Carlos Rejón Gieb,** Diputado.

184/000210

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para las que se solicita respuesta escrita.

Durante la campaña electoral de las pasadas elecciones se han puesto algunas primeras piedras de obras, largas y permanentemente reivindicadas.

Ejemplo de lo anterior es las referidas a la circunvalación de Aguilar de la Frontera para la autovía Córdoba-Antequera y el nuevo trazado del acceso a Cerro Muriano, en la N-432, Córdoba-Badajoz.

Terminadas las campañas de imagen y captación del voto, se pregunta al Gobierno:

¿Qué plazos de finalización tienen cada una de estas obras?

¿Qué otros tramos de la autovía Córdoba-Antequera se van a iniciar?

¿Para qué fecha piensa el Gobierno puede estar terminada la autovía Córdoba-Antequera?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de mayo de 2000.—**Luis Carlos Rejón Gieb,** Diputado.

184/000211

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para las que se solicita respuesta escrita.

En fechas recientes se ha suprimido el servicio del tren de cercanías que unía el sur de la provincia de Córdoba con Córdoba-capital, aduciendo falta de viajeros. Sin embargo, para los habitantes de la zona no queda claro dicho razonamiento.

También, por parte de RENFE, se han tenido reuniones con las autoridades locales de la zona ante la petición de un servicio que uniera las poblaciones de Puente Genil, Aguilar-Montilla con el complejo universitario de Rabanales en Córdoba, en horario de mañana y tarde que permitiera el desplazamiento y la vuelta de los estudiantes en Córdoba de esas poblaciones.

¿Se va a reponer el servicio suprimido?

¿Se va a dar respuesta afirmativa del servicio solicitado por las autoridades locales anteriormente citadas?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de mayo de 2000.—**Luis Carlos Rejón Gieb,** Diputado.

184/000212

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para las que se solicita respuesta escrita.

La línea ferroviaria Huelva-Zafra, después de años de abandono, está en pésimo estado, donde los trenes alcanzan una velocidad máxima de 30 kilómetros/hora.

De esta forma el millón de toneladas de mercancías extremeñas, que podría captar la Autoridad Portuaria onubense, está siendo derivada hacia puertos portugueses. Los empresarios extremeños se han visto obligados en los últimos años a prescindir de su puerto natural y a derivar gran parte de los graneles de exportación a puertos lusos, con lo que la línea ferroviaria Huelva-Zafra, más que una vía efectiva de enlace, se ha convertido en un escollo, en un factor de estrangulamiento para las relaciones comerciales entre ambas Comunidades.

¿Qué opinión le merece al Gobierno la situación de la línea férrea Huelva-Zafra?

¿Qué proyectos, con cronograma y presupuestos tiene el Gobierno para la recuperación y reactivación de esta línea?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de mayo de 2000.—**Luis Carlos Rejón Gieb,** Diputado.

184/000213

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el Diputado adscrito al Grupo Mixto Joan Saura Laporta (Iniciativa per Catalunya-Verds), formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

El pasado domingo 30 de abril finalizó la Conferencia Europea en Materia de Violencia contra Mujeres e Infancia. En ella, que reunió a trescientas mujeres juristas europeas, se aprobó una propuesta de directiva que obligue a disponer de una plaza de casa de acogida para mujeres maltratadas por cada 5.000 habitantes. Existe una resolución del Consejo de Europa de 1986 que recomendaba tener una plaza de casa de acogida por cada 10.000 habitantes. Catorce años después, estas juristas europeas consideran que aquella previsión se queda corta, y eso a pesar de que la realidad ni siquiera cumple aquella proporción. Esta propuesta comporta la dedicación del 1 por 100 de los presupuestos generales de cada Estado.

Además, para erradicar el problema solicitan la ampliación del principio de protección a testigos y peritos para toda clase de delitos, de manera que se puedan beneficiar de él mujeres y niños víctimas del maltrato.

¿Qué valoración realiza el Gobierno de la propuesta de directiva que aprobó la Conferencia Europea en Materia de Violencia contra Mujeres e Infancia celebrada a finales de abril del presente año?

¿Qué acciones piensa realizar el Gobierno mientras no se apruebe la directiva que se ha planteado en la citada conferencia?

¿Cuál es el porcentaje de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 que dedica el Gobierno para resolver el problema de las mujeres maltratadas?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Joan Saura Laporta,** Diputado.

184/000214

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Francisco Rodríguez Sánchez, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto (BNG), al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, presentan las siguientes preguntas para las que

solicita respuesta por escrito, relativas al proyecto y estudio de impacto ambiental para la construcción de un puerto exterior en Ferrol.

Se encuentra en exposición pública el proyecto y estudio de impacto medioambiental de la ampliación de las instalaciones portuarias de Ferrol, lo que se conoce como «puerto exterior». Según parece, el presupuesto para esta ampliación asciende a 21.500 millones de pesetas. En adenda al informe de impacto ambiental, se pone de manifiesto la viabilidad técnica y ambiental de las infraestructuras —autovía y ferrocarril— de acceso a este puerto exterior en Caneliñas, cabo Prioriño. Los objetivos a alcanzar con este puerto exterior, sus servicios y usos, no aparecen definidos con total claridad, ni tampoco quién va a correr con los gastos de su construcción.

¿El hecho de que estén en exposición pública el proyecto y el estudio de impacto ambiental del «puerto exterior» de Ferrol, quiere decir que es una obra asumida financieramente por la Administración pública? ¿De no ser así, quién financiará la obra? ¿Si se trata de fondos privados, qué derechos tendrán sobre esta infraestructura los inversores? ¿Existen contactos con algunas empresas privadas para financiar la infraestructura y/o garantizar su uso cuando esté terminada? ¿Cuál sería el papel de la Administración pública, en este supuesto? ¿Está dispuesta la Administración del Estado a financiar los accesos, por carretera y ferrocarril, al puerto exterior? ¿En qué período de tiempo estarían operativos estos servicios? ¿Cuándo calcula el Gobierno que se puede empezar a construir el puerto exterior? ¿Quién realizó el estudio de impacto ambiental del puerto exterior a construir en Caneliñas? ¿Cuántas alegaciones y de qué tipo se presentaron a este proyecto?

¿Qué valoración hace el Gobierno del actual nivel de ocupación de los muelles y los espacios portuarios del puerto de Ferrol? ¿Cómo se explica que siga sin contar con un acceso adecuado por ferrocarril y sin contenedores? ¿Cómo se hará viable un puerto exterior con las actuales infraestructuras ferroviarias que tiene Galicia, en general, y Ferrol, muy en particular? ¿Qué destino se les daría a los actuales espacios portuarios, hoy infrautilizados, en caso de que se construya el puerto exterior? ¿Concretamente, qué pasaría con el actual puerto carbonero o con la ampliación del Fernández Ladreda? ¿Y con el muelle de atraque para gaseros, construido por Forestal del Atlántico? ¿Cuál es la gestión aplicada sobre el muelle carbonero que hoy está al servicio de Endesa?

¿Tiene Repsol algún interés en el puerto exterior de Ferrol para la descarga y almacenamiento de petróleo? ¿Es cierto que existen algunas importantes compañías petrolíferas interesadas en esta infraestructura? ¿Qué objetivos y proyectos sustentan la necesidad y viabilidad de este puerto exterior?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Francisco Rodríguez Sánchez,** Diputado.

184/000215

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

En la Cumbre de Berlín la UE acordó incrementar la cuota láctea de diversos países entre los que se encuentra España en 600.000 Tn.

La Conferencia sectorial de Agricultura acordó más tarde el reparto de esta cuota adicional. Este reparto respondió esencialmente a un criterio de proporcionalidad levemente corregida. El reembolso es que sin una modulación favorable a los territorios de vocación lechera y a las explotaciones de base tierra se ha perdido de nuevo la oportunidad de contribuir a reordenar un sector lácteo social y económicamente rentable, ambientalmente sostenible y de alta calidad en el producto para el consumidor.

En la posterior reunión sectorial de 7 de febrero, el Ministerio se comprometió a tener aprobado el Real Decreto de reparto de dicha cuota adicional antes de finalizar el mes de febrero. Sin embargo, han pasado ya más de dos meses desde entonces y se ha iniciado la campaña 2000-2001 el mes de abril sin que los ganaderos puedan prever cuándo se les van a asignar estas cantidades adicionales.

Mientras tanto en diversas CC.AA., Gobierno y sindicatos agrarios han llegado ya a un acuerdo para la asignación de la cuota adicional a partir de la aprobación de los criterios básicos por parte del Ministerio.

— ¿Cuándo piensa aprobar el Gobierno el Real Decreto de reparto de la cuota láctea adicional comprometido ante la Conferencia sectorial para el mes de febrero pasado?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Gaspar Llamazares Trigo.** Diputado.

184/000216

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas, dirigidas al Gobierno, para las que se solicita la respuesta escrita.

La proliferación de las instalaciones de antenas de telefonía móvil en las terrazas de edificios de altura en núcleos de población, está suponiendo un peligro para la seguridad de las estructuras de los citados edificios que las soportan y para la salud pública. Esto último se manifiesta en dolores de cabeza, vómitos, cefaleas, etc., que padecen los vecinos de estos edificios y de los colindantes.

— ¿Cómo piensa el Gobierno hacer frente a esta contaminación atmosférica?

— ¿Qué medidas ha adoptado o piensa adoptar para el cumplimiento de la recomendación del Consejo de Europa 1999/519/CE relativa a la exposición del público en general a campos electromagnéticos (OHz a 300 GHz)?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Luis Carlos Rejón Gieb,** Diputado.

184/000217

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas, dirigidas al Gobierno, para las que solicita respuesta escrita.

Las fincas de la provincia de Córdoba, «El Carrascal», «La Blanca» y «La Torre», propiedad de la empresa estatal Expasa (Agricultura y Ganadería, S. A.», fueron expropiadas a Rumasa.

En diversas comunicaciones del Gobierno, en la anterior legislatura, se expresaba la posibilidad de que el proceso privatizador de la política gubernativa pudiera afectar a la citada compañía.

Si bien es cierto que en las comunicaciones citadas se aseguraba que en cualquier decisión de venta, cuya competencia corresponde a la Dirección General de Patrimonio del Estado a través de la Sociedad Estatal de Participaciones Patrimoniales, el proceso de enajenación estaría inspirado en los principios de publicidad y concurrencia, no es menos cierto que ya se están dando pasos en el sentido privatizador sin ninguna información o participación.

Al mismo tiempo, no hay que olvidar que las fincas «La Blanca» y «El Carrascal» dan 43.500 jornales al año, llevándose la dirección de «La Torre» a través de la gestión de la Veguilla.

— ¿Se tiene prevista la venta de las fincas denominadas «El Carrascal», «La Blanca» y «La Torre» en la provincia de Córdoba?

— ¿En qué situación se encuentra el proceso de enajenación o venta?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Luis Carlos Rejón Gieb,** Diputado.

184/000218

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formulan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para las que se solicita respuesta escrita.

A lo largo de toda la legislatura pasada el Partido Popular mantuvo una actitud obstinada y hasta obsesivamente contraria a la protección, como Parque Nacional, del espacio de los Picos de Europa, materializada en el recurso de inconstitucionalidad contra la Ley por parte del Gobierno del PP en Asturias, de declaración del Parque, en su resistencia a la constitución de sus órganos de gestión, en la permanente obstrucción al desarrollo de sus instrumentos de ordenación y desarrollo sostenible, etc.

Labor de obstrucción que ha impedido a lo largo de toda la anterior legislatura normalizar el funcionamiento del Parque con sometimiento a su normativa específica, aprobada por Ley de esta Cámara.

En relación a la dirección del Parque, llama la atención que se hayan nombrado ya los responsables de la Comisión Mixta (Cantabria) y del Patronato (Castilla y León), quedando sin cubrir el nombramiento de director, que le correspondería a Asturias.

Si hubiera que particularizar algún asunto que en los últimos años, y relacionado con los Picos de Europa, ese sería el relativo a la comunicación a Bulnes. Una comunicación cuya necesidad nadie pone en cuestión.

Sin embargo, las características con las que se proyectó la carretera y finalmente el funicular, revelan su

concepción de vía de acceso turístico y masivo, concepción que es necesario reconsiderar a favor de los vecinos y del desarrollo sostenible del Parque.

Más recientemente y en contra del curso de la historia que avanza en una mayor y más amplia protección de estos espacios naturales, diversos municipios y dirigentes cualificados del PP en Asturias, han anunciado la reducción de los actuales límites del Parque Nacional de Picos de Europa, excluyendo del mismo los núcleos rurales habitados.

— ¿Cuándo se va a producir el nombramiento del director del Parque Nacional de los Picos de Europa, y con qué criterios?

— ¿Para cuándo un plan de desarrollo sostenible para la zona de Picos de Europa?

— ¿Qué sucede con el plan de uso y gestión, y la adaptación a la Proposición no de Ley para la protección del lobo aprobada recientemente en esa Cámara?

— ¿Considera conveniente el Gobierno que se uniformicen los criterios en el conjunto del Parque, en relación a la prohibición de actividades como la práctica cinegética y la pesca deportiva?

— ¿Cuál es la posición del Ministerio de Medio Ambiente sobre el uso del funicular de Bulnes?

— ¿Cuáles son los plazos previstos para estabilizar la plantilla actual en el Parque y para la provisión de nuevos puestos de trabajo, mediante convocatoria pública?

— ¿Cuáles son las actuaciones previstas por su Ministerio y el calendario probable para las mismas. En relación con el Parque de Picos y su entorno?

— ¿Piensa el Gobierno modificar la Ley de Declaración del Parque Nacional para reducir sus límites actuales, excluyendo del mismo los núcleos habitados?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Gaspar Llamazares Trigo,** Diputado.

184/000219

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el Diputado adscrito al Grupo Mixto Joan Saura Laporta (Iniciativa per Catalunya-Verds) formula las siguientes preguntas escritas dirigidas al Gobierno.

El pasado 11 de abril, el director general de Tráfico, Carlos Muñoz-Repiso, presentó la campaña divulgativa de este organismo para la prevención de accidentes durante la operación de tráfico de Semana Santa. Acerca de una pregunta sobre la traducción de esta campaña al resto de lenguas oficiales del Estado, el director respondió negativamente, aduciendo razones de falta de efectividad, en tanto que se debería destinar una parte del presupuesto de la campaña a ello. Cabe recordar que el coste total de la campaña es de 2.200 millones de pesetas y, como ejemplo, se estima que el coste del doblaje de la campaña al catalán no superaría las 200.000.

El día 13 del mismo mes, el jefe de la Prefectura de Tráfico de Barcelona, Antoni Riu, informó en rueda de prensa que dicha campaña finalmente sí sería traducida al catalán después de las protestas que se realizaron despues de la presentación de ésta.

El 16 de diciembre de 1997, el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó una moción consecuencia de una interpelación urgente (número de expediente 173/000057/0000) presentada por este Diputado para el desarrollo de la realidad plurilingüe del Estado. Ésta expresa en su punto 1.d, que el Gobierno deberá garantizar la presencia de la realidad plurilingüe en las instituciones, mediante la adopción de medidas encaminadas al reconocimiento y la utilización de todas las lenguas españolas en las instituciones del Estado, entre otras medidas.

¿Cuáles fueron los motivos que motivaron a la Dirección General de Tráfico a no traducir, inicialmente, la campaña a ninguna de las lenguas oficiales del Estado español, a parte de la lengua castellana?

Una vez se ha informado de la traducción de la citada campaña al catalán, ¿La Dirección General de Tráfico realizará la traducción de la campaña al gallego y al euskera?

A partir de estos hechos, ¿cómo valora el Gobierno el texto aprobado de la moción con número de expediente 173/000057/0000 —durante la VI Legislatura— en el que se expresa que deberá garantizar la presencia de la realidad plurilingüe en las instituciones, mediante la adopción de medidas encaminadas al reconocimiento y la utilización de todas las lenguas españolas en las instituciones del Estado?

¿Qué partidas presupuestarias se utilizarán para efectuar las traducciones que la dirección de la DGT haya decidido realizar?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2000.—**Joan Saura Laporta**, Diputado.

184/000220

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el Diputado adscrito al Grupo Mixto Joan Saura Laporta (Iniciativa per Catalunya-Verds) formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita.

En una noticia aparecida en la prensa el pasado 11 de abril se anunciaba la puesta en marcha por parte de la Unión Europea de la obligatoriedad de etiquetar los alimentos cuyos ingredientes contengan más de un 1 por 100 de organismos genéticamente modificados (OGM). Esta disposición afecta también a los ingredientes por separado. Es decir, los productos que estén formados por algún ingrediente que contenga, a su vez, más de un 1 por 100 de OGM, también deberán reflejar en su etiqueta dicha composición.

Esta normativa señala que las industrias alimenticias deberán probar que no han utilizado OGM como materia prima para sus productos.

¿Qué valoración realiza el Gobierno de la puesta en marcha de la normativa europea que obliga a etiquetar los alimentos cuyos ingredientes contengan más de un 1 por 100 de organismos genéticamente modificados (OGM)?

¿Qué medidas tomará el Gobierno para garantizar la correcta aplicación de esta normativa?

¿Cómo garantizará el Gobierno que las industrias alimenticias presenten pruebas de que han evitado la utilización de OGM como materia prima para sus productos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2000.—**Joan Saura Laporta**, Diputado.

184/000221

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el Diputado adscrito al Grupo Mixto Joan Saura Laporta (Iniciativa per Catalunya-Verds) formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita.

El Pleno del Ayuntamiento de Sant Antoni de Vilamajor del pasado 30 de marzo trató la aprobación de un plan parcial industrial. Durante las discusiones acerca de dicho plan, se informó de una comunicación del Ministerio de Fomento al propio Ayuntamiento. En el acta de la sesión plenaria se cita un fragmento de la comunicación, que señala lo siguiente: «No entra en las previsiones del Ministerio de Fomento activar el segundo tramo de la autovía orbital, por los motivos antes expuestos. Consecuentemente, las actuaciones que se hayan llevado a cabo hasta el momento en relación con dicho tramo deben considerarse sin efecto, por lo que no pueden dar lugar a ningún tipo de interferencia con el desarrollo urbanístico o las previsiones de reserva de suelo en el término municipal de Sant Antoni de Vilamajor».

Ante la existencia de esta comunicación y el hecho que en el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 no existiese ninguna partida económica específica para la construcción del llamado cuarto cinturón y ha finalizado la inversión que tenía prevista para el tramo Terrassa-Abrera, por lo que puede deducirse que el Ministerio de Fomento ha renunciado a este proyecto.

¿Cuáles son las intenciones actuales del Ministerio de Fomento respecto a la realización de la autovía orbital, conocida también como B-40 o cuarto cinturón?

¿Ha renunciado el Ministerio de Fomento a la realización de alguno de los tramos de esta obra vial?

¿Ha existido alguna comunicación del Ministerio de Fomento hacia la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya con respecto a esta obra vial?

¿Considera el Ministerio de Fomento que el modelo de movilidad que comporta la realización de una obra vial como el llamado cuarto cinturón es el más adecuado para la zona afectada?

En caso de respuesta negativa, ¿cuál cree el Ministerio de Fomento que es el modelo de movilidad más adecuado para la zona afectada?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2000.—**Joan Saura Laporta**, Diputado.

184/000222

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el Diputado adscrito al Grupo Mixto Joan Saura Laporta (Iniciativa per Catalunya-Verds) formula las

siguientes preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita.

En una carta que el gerente de cercanías de la compañía RENFE en Barcelona dirigió a los Ayuntamientos del área metropolitana de Barcelona que aprobaron una moción a favor de la ampliación de los horarios nocturnos de dicho servicio ferroviario, se citan los motivos por los cuales la citada Gerencia no cree posible realizar la ampliación de estos horarios en los términos que la citada moción señalaba —de lunes a jueves y los domingos, hasta las doce de la noche, y los viernes y sábados, toda la noche.

Paralelamente, distintos periódicos han recogido unas declaraciones del propio gerente en las cuales se señala que la negativa a realizar la propuesta de los Ayuntamientos para la ampliación de horarios se debe a motivos de rentabilidad y problemas de seguridad para los usuarios. En referencia a este último argumento, se citaban quejas de los usuarios de los últimos trenes nocturnos y primeros matinales por actos de grupos de incontrolados.

¿Cómo valora el Ministerio de Fomento los argumentos que se han expuesto por parte de la Gerencia de Cercanías de RENFE de Barcelona con relación a la negativa de realizar la ampliación de horarios nocturnos en los términos propuestos por los Ayuntamientos?

¿Cómo valora el Ministerio de Fomento que uno de los argumentos expuestos con relación a la negativa de realizar la citada ampliación de horarios en los términos propuestos por los Ayuntamientos sean los problemas de seguridad para los usuarios?

¿Qué actuaciones se han realizado para solventar los actuales problemas producto de las quejas de los usuarios de los últimos trenes nocturnos y primeros matinales?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Joan Saura Laporta**, Diputado.

184/000223

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el Diputado adscrito al Grupo Mixto Joan Saura Laporta (Iniciativa per Catalunya-Verds) formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita.

El actual sistema de cercanías de RENFE de Barcelona deja sin servicio casi a todas las poblaciones sobre las once de la noche, tanto en los días laborables como los festivos. A partir de esta hora se produce una situación de incomunicación en transporte público entre la gran mayoría de poblaciones de los alrededores de Barcelona.

El sistema de cercanías de RENFE de Madrid finaliza su servicio una hora más tarde, aproximadamente. Por ejemplo, en días laborables, el último tren que realiza el trayecto entre las estaciones de Atocha y Guadalajara tiene su salida a las veintitrés cincuenta y dos horas. Mientras, entre Barcelona, Sants y Manresa el último tren realiza su salida a las veintiuna cuarenta y cinco horas.

En el contrato-programa que regula las relaciones entre RENFE y el Estado se establece un compromiso por parte de RENFE para la prestación de servicios con un índice de calidad y de cobertura económica previamente definidos.

¿Cómo valora el Ministerio de Fomento la diferencia entre los horarios nocturnos en los servicios de cercanías de RENFE de Madrid y Barcelona?

¿Tiene previsto el Ministerio realizar alguna actuación para ajustar los horarios de los servicios de cercanías de RENFE de Barcelona a los de Madrid?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de mayo de 2000.—**Joan Saura Laporta**, Diputado.

184/000224

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el Diputado adscrito al Grupo Mixto Joan Saura Laporta (Iniciativa per Catalunya-Verds) formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita.

Un periódico informaba en su edición del lunes 1 de mayo que el Estado español ha estado importando durante casi seis años, a través de la aduana de Barcelona, aceites vegetales de países extracomunitarios sin que la Administración controlase el uso que se ha hecho de ellos, en contra de la obligación que impone un reglamento de la Unión Europea. Según esta información, la Agencia Tributaria reconoció en junio del año pasado el incumplimiento de estos controles en una carta remitida a instancias de una empresa olivarera de

Italia y que fue aportada como prueba documental en una querella por estafa y contra la salud pública. La Agencia Tributaria declinó comentar, a preguntas del periódico, si la existencia de esta falta de control afectaba a otras aduanas españolas o si se trataba de un caso aislado de Barcelona.

El 15 de octubre de 1993, la Comisión Europea dictó el reglamento 2828/93, por el que pretendía evitar la adulteración del aceite de oliva producido por los países miembros con otros aceites vegetales, principalmente de avellana, procedentes de países extracomunitarios. Esa normativa establece también que el organismo de intervención —el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales— se encargará de comprobar la utilización o el destino de los productos.

La empresa «Torre, S. R. L.», con sede en Calvari (Italia) y dedicada a la fabricación de frutos secos y aceites, compró en septiembre de 1998 16.400 kilos de aceite de almendra en bidones de 200 kilos netos para uso farmacéutico a la sociedad «Europe Vegetable Oils, S. L.» (EVO), situada en Riudoms (Tarragona). La empresa aceitera italiana encargó unos análisis de las muestras escogidas al azar y los laboratorios llegaron a la conclusión de que el aceite de almendra que se estaba comprando no se correspondía con los requisitos establecidos por la Farmacopea Europea de 1997.

Posteriormente se supo, y así consta en las diligencias judiciales, que la aceitera de Tarragona había empleado para fabricar ese aceite de almendra aceite importado de Turquía, aprovechando la falta de control de la Administración sobre su uso.

¿Cuáles son los motivos que han llevado al Estado español a estar importando durante casi seis años, a través de la aduana de Barcelona, aceites vegetales de países extracomunitarios sin que la Administración controlase el uso que se ha hecho de ellos, en contra de la obligación que impone el reglamento 2828/93 de la Unión Europea?

¿Tiene el Gobierno conocimiento de si la existencia de esta falta de control ha afectado a otras aduanas españolas o, por el contrario, se ha tratado de un caso aislado en Barcelona?

¿Qué medidas ha tomado el Gobierno para impedir que se repitan casos como el citado?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Joan Saura Laporta**, Diputado.

184/000225

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

En un informe referido a la gestión del INSALUD, el Tribunal de Cuentas censura la externalización de historias clínicas en concreto del Hospital Central de Asturias, considerando injustificada la razón de la falta de espacio y cuestionando asimismo los problemas para la confidencialidad que conlleva la privatización de la gestión de las historias clínicas.

¿Piensa el Gobierno indicar al INSALUD la reconsideración de una decisión de privatizar el almacenaje a la gestión de las historias clínicas al objeto de garantizar su confidencialidad?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2000.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.

184/000226

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formulan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para las que se solicita respuesta escrita.

La minería del carbón en nuestro país es un sector económico deficitario que necesita de las ayudas públicas para sobrevivir, a la vez es el único recurso energético autóctono fósil del que se dispone.

El plan 1998-2005 de la minería del carbón y desarrollo alternativo de las comarcas mineras pactado entre el Ministerio de Industria y Energía, la Federación Minero Metalúrgica de CC.OO. y la FIA-UGT, consta de dos partes perfectamente determinadas, por un lado la definición del sector en el ámbito temporal de mismo, y por otro, el plan de desarrollo alternativo que pretende facilitar las condiciones para favorecer la creación de empleo en las comarcas mineras.

Transcurridos más de dos años de la puesta en marcha del plan, vemos con preocupación que no se presenta la planificación pendiente para la empresa Hunosa-Figaredo se cuestionan las subvenciones a la mina La Camocha o no se están cumpliendo parámetros importantes en lo referido a la defensa del sector, se está tendiendo por el contrario a acelerar la reducción

de actividad en las empresas y el cierre de las mismas, incumpliendo los compromisos de recolocación.

En lo que se refiere al plan de desarrollo alternativo está en cuestión la adicionalidad de los fondos comprometidos, tanto por el no mantenimiento del monto global de inversión pública en las cuencas mineras, cuanto por la deslocalización de proyectos empresariales fuera de las cuencas y la utilización de las subvenciones de los fondos mineros como sustitutivos de otros fondos como los dispuestos de acuerdo con la Ley de Incentivos Regionales (L.I.R.).

— ¿Cuál es la reducción real en relación a la prevista en el plan 1998-2005, de producción de carbón térmico y de empleo, tanto global en el conjunto del sector como comparativa, por cada una de las CC.AA. productoras de carbón, así mismo, por cada cuenca minera y del sector público con respecto al sector privado, en el momento actual?

— En relación al plan de desarrollo alternativo de las comarcas mineras ¿cuál es en la actualidad el volumen total de inversión por habitante en el conjunto de los territorios mineros, entre las CC.AA. productoras de carbón y en cada una de las cuencas mineras?

— ¿En qué medida se respeta el criterio de adicionalidad en las inversiones en infraestructuras y las subvenciones a empresas en las comarcas mineras y qué datos tiene el Gobierno que avalen el cumplimiento de la adicionalidad?

— ¿Qué medida piensa adoptar el Gobierno para corregir la mayor reducción de producción y empleos habidos hasta hoy en las comarcas mineras con respecto a la acordada en el plan 1998-2005?

— ¿Para cuándo el desbloqueo de la situación de la mina La Camocha y la planificación de Hunosa?

— ¿Qué posición está defendiendo el Gobierno español ante la Comisión Europea para asegurar el cumplimiento del plan del carbón hasta el 2005 una vez expire el Tratado CECA?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de mayo de 2000.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**