CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1984 | II Legislatura | Núm. 176

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. GREGORIO PECES-BARBA MARTINEZ

Sesión Plenaria núm. 176

celebrada el miércoles, 19 de diciembre de 1984

ORDEN DEL DIA (Continuación)

Mociones consecuencia de interpelación:

— **Del Grupo Parlamentario Vasco (PNV) sobre reconversión del subsector de grandes astilleros.**

Interpelaciones urgentes:

— **Del Grupo Parlamentario Mixto, sobre cierre de líneas en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.**

Preguntas

— **Del Diputado don Juan María Bandrés Molet, del Grupo Mixto, que formula al Ministro del Interior: ¿Ha sido autorizada por el Ministro del Interior la presencia y actuación pública en España de Alfonso Robelo y otros representantes de organizaciones que emplean la fuerza armada para derrocar violentamente al Gobierno legítimo de Nicaragua?**

— **Del Diputado don Jon Gangoiti Llaguno, del Grupo Vasco (PNV), que formula al Ministro del Interior: ¿Quién dio la orden a la Policía Nacional para desalojar de la forma en que lo hizo a los trabajadores de los Astilleros de Euskalduna el pasado día 23 de noviembre?**

— **Del Diputado don Antonio Díaz Fuentes, del Grupo Centrista, que formula al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación: ¿Por qué no se ha realizado el traspado de servicios e instituciones y de los medios materiales y personales a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de Cámaras Agrarias?**

— **Del Diputado don Luis Mardones Sevilla, del Grupo Centrista, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Qué razones existen para incluir dentro del Plan de Electrónica para Defensa, en el Plan Electrónica e Informático Nacional, los programas de suministros para el programa SACTA promovido por la Dirección General de Aviación Civil?**

— **Del Diputado don Manuel Renedo Omaechevarría, del Grupo Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para solucionar durante el próximo año el problema del desempleo agrario ante el fracaso del PER en Andalucía y Extremadura?**

— **Del Diputado don Manuel Díaz-Pinés Muñoz, del Grupo Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué información puede ofrecer el Gobierno sobre la permanencia en un hotel de Ruidera y la circulación por la provincia de Ciudad Real de los militares bolivianos implicados en el secuestro del Presidente constitucional Siles Zuazo?**
— **Del Diputado don Juan Antonio Montesinos García, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Educación y Ciencia: ¿Cuándo se van a convocar pruebas selectivas para catedráticos y agregados de Educación Física de Institutos de Formación Profesional?**
— **Del Diputado don Juan Molina Cabrera, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Trabajo y Seguridad Social: ¿Qué razones justifican la reciente anulación de las bonificaciones concedidas a las empresas por contratación de minusválidos de acuerdo con los Decretos 30 de abril y 22 de agosto de 1970?**
— **Del Diputado don Fernando Suárez González, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Trabajo y Seguridad Social: ¿Qué explicación tiene el hecho de que disponiendo la Administración de un cuerpo especializado en la valoración de puestos de trabajo acuda a una empresa privada cuando necesita valorar los de la propia Administración?**
— **Del Diputado don Juan Ramón Calero Rodríguez, del Grupo Popular, que formula al Presidente del Gobierno: ¿Por qué el señor Presidente del Gobierno, en contra de lo que oficialmente expresó en esta Cámara, no apoyó la propuesta del Grupo Popular en el debate de Presupuestos de suprimir los gastos reservados del Presidente, que son de 300.000 pesetas diarias?**
— **Del Diputado don Miguel Herrero Rodríguez de Miñón, del Grupo Popular, que formula al Presidente del Gobierno: ¿Es solidario el Gobierno con las declaraciones del señor Vicepresidente de que el PSOE en el poder ha creado 400.000 puestos de trabajo?**
— **Del Diputado don Antonio Peña Suárez, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Cuál es el contenido de la encuesta que se está realizando por el Gabinete de Información y Relaciones Externas de RENFE entre los agentes de esta empresa pública?**
— **Del Diputado don José Torres Hurtado, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Economía y Hacienda: ¿Podría indicarme el señor Ministro quién compone el Consejo de Administración de la Sociedad Anónima de capital estatal Almoraima?**
— **Del Diputado don José Ignacio Llorens Torres, del Grupo Popular, que formula el Gobierno: ¿En qué se basó el señor Presidente del Gobierno para afirmar en unas declaraciones que la derecha trataba de presionar al Tribunal Constitucional ante la inminente sentencia de la LODE?**

Proposiciones no de ley:
— **Del Grupo Popular, sobre previsión y sanción de los fraudes en las corridas de toros («Boletín Oficial de las Cortes Generales», número 40, Serie D, de 24 de mayo de 1984, PNL 121-I).**

(Continúa el orden del día en el «Diario de Sesiones» número 177, de 20 de diciembre de 1984).

SUMARIO

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

Página

Mociones consecuencia de interpelación 8127

Página

Del Grupo parlamentario Vasco (PNV) sobre reconversión del subsector de grandes astilleros 8127

En defensa de la moción presentada interviene, por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), el señor Echeberría Monteberría, que recuerda el debate producido sobre el mismo tema con fecha 14 de noviembre pasado y los hechos acaecidos desde dicho momento hasta el día de hoy. Se refiere también a las alternativas presentadas por el Grupo Vasco, ignoradas sistemáticamente en la mesa de negociaciones, y al hecho de que, con excepción del sector naval, se haya podido llegar en aquella Comunidad en las numerosas reconversiones realizadas a un grado de consenso necesario y suficiente; sin embargo, en el presente caso se ha mantenido una postura cerrada por la Administración central, con negociaciones que simplemente intentaban dar cobertura a decisiones previamente tomadas en base a razones políticas y no técnicas o económicas, no reconociendo los fallos y limitaciones de los planteamientos propios. Con relación al astillero de Olaveaga, destaca las críticas unánimes al plan de la División Naval del INI, al pretender cerrarlo cuando es el mejor preparado para la construcción del tipo de buques que parece que van a tener la máxima demanda en el futuro. Por todo ello, insta al Gobierno para que se elaboren estudios de suficiente fiabilidad y no se tomen decisiones irreversibles, al mismo tiempo que se adoptan medidas de reindustrialización de las zonas afectadas. En esta línea, su Partido sigue abierto a la negociación, en la idea de que lo importante no es mantener las posturas, sino encontrar soluciones.

En nombre del Grupo Minoría Catalana interviene el señor Gasòliba i Böhm, que destaca la excesiva duración en el tiempo del proceso de reconversión relativo a diversos sectores de nuestra industria, entre ellos el de los grandes astilleros. Dicha larga duración puede, no obstante, aportar experiencias para la mejor solución de los problemas planteados, y a este respecto su Grupo hace una propuesta constructiva encaminada a mejorar la actual situación en que se encuentra el sector de los grandes astilleros, así como otros sectores también afectados por la reconversión, teniendo en cuenta las soluciones halladas en otros casos, que pueden ser extensibles a aquéllos.

En nombre del Grupo Mixto interviene el señor Fernández Inguanzo, que muestra su conformidad con el análisis global hecho por el representante del Grupo Vasco. Sin embargo, en relación con el contenido de la moción formulada, presenta cuatro enmiendas, con el propósito de concretar los diferentes sectores de este área naval afectados por las medidas de reconversión, enmiendas cuyo contenido expone seguidamente. Termina mostrando su desacuerdo con el hecho de que en un proceso tan importante como el de la reconversión del sector naval se haya pretendido excluir de las negociaciones a colectivos tan relevantes como Comisiones Obreras o el Sindicato Gallego, de gran implantación en la Comunidad gallega.

Por el Grupo Popular interviene el señor Trillo y López-Mancisidor, que anuncia el voto favorable a la moción del Grupo Vasco, lamentando que, una vez más, haya de plantearse en esta Cámara el tema de la reconversión naval, como consecuencia de no haberse enfocado adecuadamente en su momento, por un exceso de subjetividad. Recuerda argumentos expuestos en ocasiones anteriores sobre la dificultad de reconvertir sin reindustrializar previamente, y desconociendo la opinión de las Comunidades Autónomas directamente afectadas, así como el olvido de un sector tan importante como la industria auxiliar naval. Critica, por otro lado, la actuación llevada a cabo por determinados órganos de la Administración central en relación con la reconversión naval, acerca de la cual expone la necesidad de llegar a un consenso por parte de todos los Grupos de la Cámara para hallar soluciones verdaderas y a largo plazo.

En turno en contra de la moción presentada interviene, en nombre del Grupo Socialista, el señor Sáenz Lorenzo, señalando que los aspectos más positivos de aquélla están ya cumplidos por el Gobierno y suscritos por el INI en sus compromisos con la Unión General de Trabajadores, firmados el pasado 16 de noviembre. Así ocurre, por ejemplo, respecto a los beneficios que se conceden a los trabajadores afectados, como es la garantía del 80 por ciento de sus salarios, o con relación al compromiso de elaborar un plan a largo plazo sobre los astilleros. En cuanto al punto 6 de la moción, sobre necesidad de crear zonas de urgente reindustrialización, estima que también ha sido cumplido por el Gobierno al seleccionar recientemente los oportunos emplazamientos a tal fin.

Hay otros aspectos de la moción que considera inaceptables, en cuanto que son repetitivos de viejos problemas, con ignorancia de los hechos producidos desde anteriores debates hasta el momento actual. En cuanto a las críticas contra la labor realizada por el Instituto Nacional de Industria, no las cree justas, por cuanto parecen achacarse a este organismo las causas de la situación del sector naval, olvidando las razones auténticas expuestas en la Cámara con anterioridad y que afectan igualmente a otros países. Concluye aludiendo al contrasentido que supone el que se critique por la oposición en la discusión presupuestaria las pérdidas de las empresas públicas y que cuando se adoptan medidas para reducir dichas pérdidas muestren resistencia a las mismas.

Intervienen de nuevo los señores Gasòliba i Böhm y Echeberría Monteberría.

Finalmente, se somete a votación la moción presentada, con la incorporación de algunas enmiendas, siendo la misma desestimada.

Página

Interpelaciones urgentes 8134

Página

Del Grupo Parlamentario Mixto, sobre cierre de líneas en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles 8134

En defensa de la interpelación interviene, por el Grupo Mixto, el señor Fernández Inguanzo. Resalta la garantía que el ferrocarril constituye para posibilitar el desarrollo económico y social de amplias zonas del país, frente a la tendencia de que las nuevas industrias se concentren en unos pocos núcleos, y asimismo destaca las características de este medio de transporte, que supone un menor consumo energético, reducida contaminación, mayor economía por unidad de transporte y, especialmente, una más alta seguridad en comparación con el transporte por carretera. En cambio, con las medidas adoptadas se profundiza aún más en los desequilibrios regionales, en cuanto que el 90 por ciento de las líneas a clausurar se encuentran en las Comunidades de más baja renta por habitante, en un afán de suprimir déficit que, de extenderse a otras áreas, llevarían a eliminar una amplia gama de servicios públicos, como educación, sanidad, etcétera. De nuevo se procura debilitar el protagonismo de las empresas públicas con medidas de evidente carácter antisocial, en lugar de afrontar la gestión más eficaz de la Compañía e incluso evitar la infrautilización del ferrocarril por causas ajenas a RENFE.

Concluye manifestando que, a juicio de los Diputados comunistas, la supresión de líneas se ha acordado con precipitación e insuficiente rigor y pide una moratoria de al menos un año para estudiar más profundamente el tema, escuchando, además, a las Comunidades Autónomas, Ayuntamientos, Parlamentos, sindicatos y demás organismos afectados.

En nombre del Gobierno interviene el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo), señalando, en primer lugar, que la interpelación, más que contestar a la decisión gubernamental sobre el cierre de

líneas, lo que plantea básicamente es una diferencia de concepción sobre la filosofía del ferrocarril. En relación con el cierre de líneas acordado, expone que la estructura del tráfico ferroviario y la infraestructura de la Red datan en gran parte del siglo XIX, respondiendo en muchos casos a intereses locales caciquiles, y lo que se intenta ahora, de manera pragmática, es poner al ferrocarril a la altura de finales del siglo XX, en armonía con los avatares y cambios de la sociedad. Para ello se ha escuchado, desde luego, a los representantes de las Comunidades Autónomas afectadas, que han participado en reuniones especializadas de trabajo, y el Gobierno cumple los compromisos contraídos. Respecto al desarrollo de las zonas afectadas, habrá de hacerse por otras vías, ya que los servicios públicos deben prestarse con eficacia, evitando mantener artificialmente plantillas con una productividad realmente dudosa.

Como consecuencia de lo expuesto, no juzga conveniente el recurrir a la moratoria solicitada, toda vez que los datos son conocidos y están contrastados por todas las partes implicadas.

Replica el señor Fernández Inguanzo e interviene de nuevo el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo).

Para fijación de posición interviene, en representación del Grupo Minoría Catalana, el señor Durán Lleida, que participa plenamente de las inquietudes reflejadas en la interpelación que se debate. No comparte el argumento y el plan de actuación del Gobierno de cerrar las líneas por ser altamente deficitarias, ya que, de seguirse dicho criterio, habrían de cerrarse también otros servicios públicos que reciben los ciudadanos del Estado y que justamente por su carácter de servicios públicos permanecen en su prestación. Recuerda, además, la aprobación continuada por esta Cámara de créditos extraordinarios para cubrir déficit de otros servicios de transporte, no aceptándose, en cambio, cantidades muy inferiores en favor de servicios que benefician a ciudadanos de zonas muy deprimidas, como sucede en el presente caso. Con ello no se tiene en cuenta, a su juicio, la necesidad de fomentar la igualdad de todos los ciudadanos prescrita en la Constitución. Concluye afirmando que la solución está en modernizar, en invertir para incrementar la calidad del transporte ferroviario, y no en cerrar líneas.

Por el Grupo Popular fija posiciones el señor Castroviejo Calvo, manifestando que la postura de su Grupo, que ya ha sido expuesta ampliamente en el debate celebrado al efecto en el Senado, el 20 de noviembre, es la de considerar que se trata de una decisión precipitada, adoptada sin rigor, al desconocerse datos imprescindibles. Por otra parte, parece poco aceptable tomar decisiones de carácter prácticamente irreversible y de tanta trascendencia social sin que previamente se hayan definido unos criterios mínimos respecto de la política ferroviaria y se haya elaborado un plan sobre ferrocarriles a largo plazo, en sustitución del que había puesto en marcha el Gobierno anterior. Coincide con otros Grupos Parlamentarios sobre la necesidad de potenciar el ferrocarril, mejorando su pésima gestión actual y emprendiendo un proceso de modernización que lo saque del tercermundismo en que está inmerso como consecuencia de disponer de una infraestructura atrasada. Por último, entiende que el cierre de líneas no tiene por qué ir unido al saneamiento económico de la Compañía, cuyo déficit se ha incrementado fuertemente en el primer año de gestión socialista.

Hace nuevamente uso de la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo).

En nombre del Grupo Socialista, explica la posición el señor Abejón Adámez, manifestando que en las intervenciones precedentes se han tocado aspectos parciales y muchas veces localistas, entrando incluso en consideraciones más o menos filosóficas sobre el tema del ferrocarril y la empresa pública, pero sin centrarse en la cuestión concreta planteada por la interpelación. Sobre el tema concreto del ferrocarril y de los transportes en general, expone la necesidad de proceder a una modernización del sistema existente, con el fin de acercarse a la situación europea, lo que obliga a buscar el óptimo social y medioambiental de forma global, y no contemplando únicamente aspectos muy limitados. En este sentido, cree que la política de transportes del Gobierno es acertada en la búsqueda de ese óptimo global, por lo que el Grupo Socialista se solidariza con ella.

Página

Preguntas 8142

El señor Presidente informa a la Cámara de que las preguntas 23, 24 y 25, por ausencia del señor Ministro de Asuntos Exteriores y a petición del Gobierno, se aplazan hasta la sesión plenaria del próximo día 28. Asimismo informa de la retirada de la pregunta número 34

Página

Del Diputado don Juan María Bandrés Molet, del Grupo Mixto, que formula al Ministro del Interior: ¿Ha sido autorizada por el Ministro del Interior la presencia y actuación pública en España de Alfonso Robelo y otros representantes de organizaciones que emplean la fuerza armada para derrocar violentamente al Gobierno legítimo de Nicaragua? 8142

Hecha la pregunta por el señor Bandrés Molet, le contesta el señor Ministro del Interior (Barrionuevo Peña) que no hay ninguna necesidad de autorización para la entrada de estas personas en España y para su permanencia por el período que autorizan los pasaportes, de acuerdo con nuestras leyes, de hasta noventa días.

Página

Del Diputado don Jon Gangoiti Llaguno, del Grupo Vasco (PNV), que formula al Minis-

tro del Interior: ¿Quién dio la orden a la Policía Nacional para desalojar de la forma en que lo hizo a los trabajadores de los Astilleros de Euskalduna el pasado día 23 de noviembre? 8143

Formulada la pregunta por el señor Gangoiti Llaguno, le contesta el señor Ministro del Interior (Barrionuevo Peña), señalando que la actuación concreta en este caso y en cualquier otro la deciden los responsables de las Fuerzas de Seguridad que hay en el terreno, es decir, los Jefes y Oficiales que las mandan.

Página

Del Diputado don Antonio Díaz Fuentes, del Grupo Centrista, que formula al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación: ¿Por qué no se ha realizado el traspaso de servicios e instituciones y de los medios materiales y personales a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de Cámaras Agrarias? ... 8144

Realizada la pregunta por el señor Díaz Fuentes, contesta el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Romero Herrera) que no ha sido posible, porque los puntos de vista diferentes entre ambas Administraciones no han permitido que prosperase un texto para la Comisión mixta de transferencias; es decir, por no haber existido acuerdo entre los proyectos de ambas Administraciones.

Página

Del Diputado don Luis Mardones Sevilla, del Grupo Centrista, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Qué razones existen para incluir dentro del Plan de Electrónica para Defensa, en el Plan Electrónico e Informático Nacional, los problemas de suministros para el programa SACTA promovido por la Dirección General de Aviación Civil? 8146

Expuesta la pregunta por el señor Mardones Sevilla, le contesta el señor Ministro de Industria y Energía (Solchaga Catalán) reiterándole la respuesta que ya le dio anteriormente en la Comisión de Industria con ocasión de la discusión del Plan Electrónico e Informático Nacional.

Página

Del Diputado don Manuel Renedo Omaechevarría, del Grupo Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para solucionar durante el próximo año el problema del desempleo agrario ante el fracaso del PER en Andalucía y Extremadura? 8147

Expuesta la pregunta por el señor Renedo Omaechevarría, el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social (Almunia Amann) manifiesta que no comparte la valoración hecha por el señor Renedo, agregando que el Gobierno considera necesario mantener en 1985 el citado plan de empleo rural, los subsidios de los trabajadores eventuales del campo y las actuaciones en materia de Formación Profesional.

Página

Del Diputado don Manuel Díaz-Pinés Muñoz, del Grupo Popular, que formula al Gobierno: ¿Qué información puede ofrecer el Gobierno sobre la permanencia en un hotel de Ruidera y la circulación por la provincia de Ciudad Real de los militares bolivianos implicados en el secuestro del Presidente constitucional Siles Zuazo? 8148

Expuesta la pregunta por el señor Díaz-Pinés Muñoz, el señor Ministro del Interior (Barrionuevo Peña) informa que los miembros del Ejército de Bolivia en cuestión se encuentran en España a requerimiento de dos Gobiernos con los que mantenemos excelentes relaciones, como son el de Venezuela y el de la propia Bolivia. Agrega que dichos militares están acogidos al régimen normal de extranjería, con unas obligaciones o con un mayor control por parte de las autoridades policiales españolas.

Página

Del Diputado don Juan Antonio Montesinos García, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Educación y Ciencia: ¿Cuándo se van a convocar pruebas selectivas para catedráticos y agregados de Educación Física de Institutos de Formación Profesional? 8149

Expuesta la pregunta por el señor Montesinos García, el señor Ministro de Educación y Ciencia (Maravall Herrero) precisa que no existen cátedras y agregadurías en Institutos de Formación Profesional, sino plazas de profesor numerario. Plazas de catedráticos y agregados existen, en cambio, en Institutos de Bachillerato y señala que, en cualquier caso, en uno y otro tipo de centros se convocarán y cubrirán en el curso 1984/85.

Página

Del Diputado don Juan Molina Cabrera, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Trabajo y Seguridad Social: ¿Qué razones justifican la reciente anulación de las bonificaciones concedidas a las empresas por contratación de minusválidos de acuerdo con los Decretos 30 de abril y 22 de agosto de 1970? 8150

Hecha la pregunta por el señor Molina Cabrera, el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social (Almunia Amann) manifiesta que no hay ningún documento, ningún crédito presupuestario, ningún decreto vigente que respalde a la tesorería de la Seguridad Social para seguir concediendo esas bonificaciones. Otra cuestion es la solución que debe encontrarse, y que ya ha sido hallada, para seguir pagando los compromisos adquiridos previamente.

Página

Del Diputado don Fernando Suárez González, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Trabajo y Seguridad Social: ¿Qué explicación tiene el hecho de que disponiendo la Administración de un cuerpo especializado en la valoración de puestos de trabajo acuda a una empresa privada cuando necesita valorar los de la propia Administración? 8152

Hecha la pregunta por el señor Suárez González, don Fernando, le contesta el señor Ministro de Economía y Hacienda que la primera parte del contrato con la empresa que obtuvo la adjudicación del concurso contempla la formación de un grupo de funcionarios de alta cualificación, de manera permanente y con una metodología que está comprobada internacionalmente, para llevar a cabo efectivamente dicha valoración.

Página

Del Diputado don Juan Ramón Calero Rodríguez, del Grupo Popular, que formula al Presidente del Gobierno: ¿Por qué el señor Presidente del Gobierno, en contra de lo que oficialmente expresó en esta Cámara, no apoyó la propuesta del Grupo Popular en el debate de Presupuestos de suprimir los gastos reservados del Presidente, que son de 300.000 pesetas diarias? 8153

Expuesta la pregunta por el señor Calero Rodríguez, le contesta el señor Ministro de la Presidencia (Moscoso del Prado Muñoz), exponiendo que se trata de una promesa unilateral que no ha sido suscrita y sobre la que, además, tiene serias dudas de que sea apoyada por quienes tienen la responsabilidad del Grupo Parlamentario del señor Calero.

Página

Del Diputado don Miguel Herrero Rodríguez de Miñón, del Grupo Popular, que formula al Presidente del Gobierno: ¿Es solidario el Gobierno con las declaraciones del señor Vicepresidente de que el PSOE en el poder ha creado 400.000 puestos de trabajo? 8154

Expuesta la pregunta por el señor Suárez González, don Fernando, le contesta el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social (Almunia Amann) que efectivamente se han creado en estos años muchos puestos de trabajo, desgraciadamente no aflorados a la economía legal, en lo que cree que todos estarán de acuerdo.

Página

Del Diputado don Antonio Peña Suárez, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Cuál es el contenido de la encuesta que se está realizando por el Gabinete de Información y Relaciones Externas de RENFE entre los agentes de esta empresa pública? 8155

Hecha la pregunta por el señor Peña Suárez, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo) señala que el GIRE, que es el gabinete al que ha hecho mención el señor Diputado, no está realizando ninguna encuesta.

Página

Del Diputado don José Torres Hurtado, del Grupo Popular, que formula al Ministro de Economía y Hacienda: ¿Podría indicarme el señor Ministro quién compone el Consejo de Administración de la Sociedad Anónima de capital estatal Almoraima? 8156

Expuesta la pregunta por el señor Torres Hurtado, el señor Ministro de Economía y Hacienda (Boyer Salvador) informa que no hay Consejo de Administración en Almoraima, sino un administrador único.

Página

Del Diputado don José Ignacio Llorens Torres, del Grupo Popular, que formula al Gobierno: ¿En qué se basó el señor Presidente del Gobierno para afirmar en unas declaraciones que la derecha trataba de presionar al Tribunal Constitucional ante la inminente sentencia de la LODE? 8157

Hecha la pregunta por el señor Llorens Torres, el señor Ministro de Educación y Ciencia (Maravall Herrero) señala que ignora a qué declaraciones se refiere el señor Diputado, pero que es de sentido común.

Página

Proposiciones no de ley 8158

Página

Del Grupo Popular, sobre prevención y sanción de los fraudes en las corridas de toros .. 8158

El señor Paños Martí defiende la proposición no de ley presentada. Se refiere a la noticia aparecida en la prensa de hoy, según la cual se han impuesto sanciones a cien ganaderos de toros de lidia, comentando que el procedimiento seguido siembra la duda y la confusión entre todas las partes activas de la fiesta, empresarios, ganaderos y diestros, y también en la opinión pública. Recuerda también sobre el particular palabras pronunciadas por el señor Ministro del Interior en las que afirmaba que, en caso de duda, se aplicaba el principio jurídico de favorecer y no sancionar, y lamenta que al cabo de dos años se mantenga el comportamiento de la Administración, basado en promesas y reuniones, pero sin llegar a soluciones concretas plasmadas en la promulgación de las disposiciones correspondientes que lleven la seguridad a un sector tan importante, que mueve intereses económicos ciertamente elevados.

Alude, por otra parte, a informaciones de prensa, según las cuales el borrador del reglamento que se está elaborando corre a cargo de parlamentarios, circunstancia que critica por entender que al tratarse de una norma regla-

mentaria su redacción compete a la Administración. Termina solicitando que de cara a la próxima temporada taurina se adopten las medidas pertinentes para llevar la tranquilidad a la fiesta, no perjudicando a los empresarios, a los toreros y, especialmente, al que verdaderamente financia la fiesta, que es el aficionado.

En turno en contra de la proposición no de ley interviene el señor Macarro Vera, en representación del Grupo Socialista. En relación con el tema del borrador de reglamento taurino planteado manifiesta que la competencia sobre dicha materia corresponde en exclusiva al Ministerio del Interior, lo que no es óbice para que éste consulte a cuantos aficionados crea oportuno. En este sentido, el proyecto va a ser distribuido a una serie de personas en toda España, que sin duda podrán aportar aquellas ideas que consideren oportuno sugerir, permitiendo, por primera vez en nuestro país, que surja un reglamento taurino al que han contribuido muy directamente los verdaderos protagonistas de la fiesta y los aficionados. Se refiere después a determinados aspectos de la fiesta, especialmente en relación con el posible fraude en los toros de lidia, y lamenta el eco producido por algunas suposiciones insidiosas sobre el particular, para terminar oponiéndose a la proposición por entender que, aun teniendo la misma interés en algunas de sus partes, la mala formulación de otras la hacen inaceptable.

En turno de réplica, interviene el señor Paños Martí y duplica el señor Macarro Vera.

Sometida a votación, la proposición no de ley es desestimada por 93 votos a favor, 178 en contra y ocho abstenciones.

Se suspende la sesión a las ocho de la noche.

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

MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACION:

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (PNV), SOBRE RECONVERSION DEL SUBSECTOR DE GRANDES ASTILLEROS

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la sesión con el debate de la moción, como consecuencia de interpelación, del Grupo Parlamentario Vasco, PNV, sobre reconversión del subsector de grandes astilleros.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el señor Echeberría.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Señor Presidente, señorías. La moción que tengo el honor de presentar hoy ante esta Cámara es consecuencia de la interpelación que se debatió el pasado 14 de noviembre sobre reconversión del subsector de grandes astilleros. Entre ambas fechas ha transcurrido un mes y a lo largo de él han tenido lugar hechos de importancia relacionados con el tema que nos ocupa. De ellos cabe destacar la firma del acuerdo de reconversión del subsector, efectuada entre el Ministerio de Industria, UGT y la división naval del INI, con el rechazo de la Xunta de Galicia, el Gobierno vasco, Comisiones Obreras y ELA-STV; así como el inicio estos días de la comunicación a los trabajadores del astillero de Olaveaga de la suspensión de sus contratos. Se ha producido, además, una huelga del sector naval y otra general en la Comunidad Autónoma del País Vasco, así como una marcha a Madrid de trabajadores procedentes de Galicia, y de la Comunidad Autónoma del País Vasco, apoyados por compañeros del sector de otros puntos del Estado.

Sabemos, señorías, que ante la situación que hoy se vive en este subsector de grandes astilleros es una fácil tentación del poder justificarse atacando a los demás en base a sus contradicciones internas o recurriendo a tópicos demagógicos. Se nos dirá así, al menos a los representantes de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que el plan de reconversión se lleva meses negociando y que el Gobierno vasco no ha presentado una alternativa al mismo; que nos callamos cuando nos interesa como, por ejemplo, en la reestructuración de la siderurgia integral y de los aceros especiales y que protestamos cuando nos afecta; que somos insolidarios, pues no estamos dispuestos a aceptar la parte del coste social y de todo tipo que el proceso de reconversión comporta en todo el Estado; que lanzamos a nuestra gente a la calle mientras negociamos en la mesa, y así un largo etcétera de acusaciones similares.

Pues bien, yo les aseguro a ustedes, señorías, que todas estas afirmaciones son basicamente inexactas, nacidas de una demagogia fácil. El Gobierno vasco sí ha presentado líneas alternativas que han sido ignoradas sistemáticamente en la mesa de negociaciones y se ha presentado también en el Parlamento vasco una alternativa global al plan del INI que se concreta especialmente en el astillero de Olaveaga o Euskalduna. Entre paréntesis hay que decir también que el Consejero de industria del Gobierno vasco ha tenido que esperar más de tres meses a ser recibido por el Ministro de Industria para hablar sobre este y otros temas a pesar de sus constantes solicitudes de audiencia.

No nos callamos cuando nos interesa. En la Comunidad Autónoma del País Vasco se han hecho más de cincuenta reconversiones y todas con acuerdo sindical. En todos los casos, salvo en el naval, a lo largo de las conversaciones se han ido ajustando los planteamientos y se ha llegado siempre a soluciones más ajustadas que las iniciales y con un grado de consenso necesario suficiente. Tanto en la siderurgia integral como en aceros especiales se elaboraron sendos estudios por expertos independientes y, en base a ellos, se tomaron decisiones que técnicamente coincidían con nuestros criterios. Además, como botón de muestra de la forma en que se hicieron las cosas, en la reconversión de aceros especiales nos opusimos

en su momento a que se efectuara sin el consenso sindical suficiente porque creíamos que se podía conseguir, como así fue.

En contraposición con lo anterior, en la reconversión naval no se ha elaborado un estudio independiente a pesar de haberse solicitado hace más de año y medio y el que se ha presentado, como juez y parte, por el INI, ha propugnado decisiones que anteriormente se estaban forzando mediante resoluciones ejecutivas de la propia empresa. Tampoco se ha facilitado información ni documentación suficiente para evaluar las propuestas y valorar alternativas comparables, ni ha existido variación alguna de la postura de la Administración en los seis meses que han durado las conversaciones en un término no previamente asumido por la propia Administración. Tampoco las decisiones propuestas tenían soporte técnico y se han apreciado incluso errores importantes de la misma naturaleza en el horizonte de la demanda y en su estimación.

Tampoco somos insolidarios pues aparte de otros razonamientos que no son del caso, baste decir que según las previsiones del «libro blanco» de la reindustrialización, la Comunidad Autónoma del País Vasco soporta el 21,58 por ciento del impacto de desempleo generado por la reconversión en todo el Estado, el más alto de todas las Comunidades Autónomas, que supone 14.060 puestos de trabajo y el 4,56 por ciento de su población activa industrial.

Si además excluimos, como dice el «libro blanco», el sector textil, calzado y empresas aisladas, el porcentaje de empleos perdidos supone el 37,25 por ciento del total de toda España. Si esto es insolaridad, señorías, dígasenos qué es solidaridad en este terreno.

Por último, que tampoco se nos eche en cara que con una mano negociamos y con la otra empujamos a nuestros simpatizantes a las manifestaciones. Somos un partido con base trabajadora que ha de defender los intereses de todos, muy especialmente los de los trabajadores afectados, y no podemos, porque no tenemos fuerza moral para hacerlo, decirles que dejen de defender sus derechos a través de procedimientos democráticos, en base a que se está negociando, cuando estamos convencidos de que esa negociación no es más que un simulacro que intenta dar cobertura a decisiones previamente tomadas en base a razones políticas, no a razones técnicas económicas.

En consecuencia, que cada palo aguante la vela de su responsabilidad, que nosotros la aguanteremos porque estamos tranquilos por lo que estamos haciendo.

Saben ustedes perfectamente, señorías, que la democracia tiene una importante componente de forma, además, por supuesto, de la componente de fondo. Desde el principio del complejo tema de la reconversión industrial hemos mantenido que estábamos de acuerdo con el fondo pero no con la forma en que se pretendía llevar a cabo tal reconversión.

Una forma democrática de hacer las cosas implica no imponer sino negociar reconociendo que aunque uno esté en el poder otros pueden tener también parte de la razón, lo cual significa, en el caso de la reconversión naval, respetar mucho más el criterio de las que son minorías políticas pero que son, a la vez, mayorías fácticas en los lugares geográficos afectados y de conflictos, y las cosas, sentimos tener que decirlo, señorías, no se están llevando así. La inflexibilidad, la prepotencia y el no reconocimiento de los fallos y limitaciones de los propios planteamientos son las características dominantes de quienes representan a la Administración central en estas negociaciones.

Centrándonos ahora en lo que se refiere al astillero de Olaveaga he de decir que el Gobierno Vasco ha elaborado un documento que recoge los planteamientos de tipo general referentes al subsector que ha venido sosteniendo durante meses y que ofrece una alternativa concreta al citado astillero. Las críticas al plan elaborado por la división naval del INI son tan profundas y lógicas en ese documento que no se comprende cómo la Administración central se empeña en mantenerlo, salvo que la explicación sea una: que se trate de una decisión política previa y no de una decisión surgida de la negociación y con base en consideraciones técnicas y económicas, porque esto es lo único que puede pensarse cuando se quiere cerrar un astillero, que es el mejor preparado, en todo caso junto con el de Sevilla, para el tipo de barcos que según los expertos parece que van a tener la máxima demanda futura; astillero que con los ajustes de plantilla estructuralmente básicos reconocidos y admitidos por las centrales sindicales, puede ser rentable si tiene una carga de trabajo que parece razonable esperar que pueda conseguir con las expectativas mundiales señaladas.

En coherencia con todo lo anterior, la moción que presentamos recoge, señorías, lo que nosotros pensamos son los puntos clave para reconducir la cuestión a unos cauces de mayor garantía para llegar a soluciones económicamente fundadas y socialmente aceptables. En ella se insta al Gobierno para que se dé una solución adecuada al excedente laboral, para que se elaboren estudios a largo plazo de suficiente fiabilidad, y para que hasta que no se hayan hecho no se tomen decisiones irreversibles y se mantengan las instalaciones construyendo buques.

Se le insta, asimismo, a que efectivamente, de forma inmediata realice los ajustes estructurales básicos reconocidos de plantilla con el fin de mejorar las condiciones de explotación.

También se le pide que mejore la gestión comercial y la estructura organizativa de Astilleros Españoles, de Astano y de la división naval del INI, y que negocie con el máximo respeto para las partes afectadas e intente alcanzar un grado importante de apoyo y consenso.

Por último, se le solicita que ponga en marcha medidas de reindustrialización de las zonas afectadas y que promueva la investigación y el desarrolo en las factorías según su especialización.

La conclusión general que nosotros extraemos de la situación actual es que convendría a todos los intereses, incluso a los generales de la economía española, que no se precipitasen las cosas, se ganase tiempo, se serenasen los ánimos y se tomaran las decisiones con mayor conoci-

miento de causa y con mayor grado de convencimiento.

Nos damos cuenta perfectamente de que este planteamiento origina unos costes contabilizables altos y conocidos; pero no estamos nada seguros de que la alternativa que se está llevando a cabo origine menores costos ni mejores perspectivas de futuro. Pensamos exactamente lo contrario. Estaríamos, además, dispuestos a considerar la posibilidad de hacer frente a parte de los costes que originase mantener el astillero de Olaveaga con la actividad de construcción de buques, al menos hasta que se tomasen decisiones definitivas en base a ese proceso más prudente.

Y termino, señor Presidente. En mi última intervención sobre este tema, el 14 de noviembre, con motivo de la interpelación que ha dado origen a esta moción, finalizaba con estas palabras: le tendemos la mano, señor Ministro; usted tiene la palabra.

Tengo la sensación de que aquel ofrecimiento cayó en saco roto, pues el señor Ministro de Industria no ha variado la postura en nada esencial. Uno tiene la sensación de que el Gobierno puede considerar que, como ya ha asumido el mayor coste político de la operación, es mejor seguir adelante, pase lo que pase.

Desde nuestro punto de vista, esto no es bueno, ni aunque sea cierto. Además del coste político hay un coste humano y social que va más allá de las veleidades políticas y de las posiciones más o menos personales de cada protagonista de la obra. Estimamos que se están tomando decisiones de consecuencias irreversibles sin la información y análisis básicos suficientes y sin agotar la vía de la negociación y las posibilidades de acuerdo, aspectos todos ellos exigidos por una actitud responsable, dados los costos y la trascendencia del asunto.

Allá usted, señor Ministro, y allá su Gobierno en este tema. Pídanos, si le interesa, colaboración, pero ya no nos pida comprensión ni asunción de sus posiciones. Seguimos abiertos a la negociación, pues lo importante no es mantener las posturas, sino encontrar las soluciones.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El Grupo Parlamentario Minoría Catalana ha presentado enmiendas. El señor Gasòliba tiene la palabra.

El señor GASOLIBA I BÖHM: Señor Presidente, señorías, con toda brevedad. Este Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana tiene la sensación, seguramente no compartida por el Gobierno, de que el proceso de reconversión ha durado excesivamente en el tiempo. Es, obviamente, un proceso difícil que plantea, asimismo, una serie de cuestiones de igual difícil solución de una forma inmediata, o supongo que con la diligencia que hubiese sido deseable por el propio Gobierno. Pero la cuestión es que, desde hace más de dos años, estamos en el tema de la reconversión industrial para una serie de sectores que se consideró que era preciso para el futuro resolver (no únicamente de la industria, sino del conjunto de la economía española) y que no están resueltos, ni mucho menos, en su totalidad.

Ello ha generado una serie de cuestiones, unas tensiones, unos problemas que se han ido intentando solucionar en el tiempo con una serie de acuerdos con unos sectores, con otros aún se está en un proceso de aplicación, que es obvio que para muchas de las partes implicadas no son, ni mucho menos, satisfactorios, y en estos momentos nos encontramos con uno muy específico, que es el de los grandes astilleros.

Este proceso de resolución en el tiempo, esta dilación en la solución de estos temas considerados como urgentes, a pesar de llevar más de dos años ocupándose el Gobierno para la correcta solución de los mismos, obviamente también ha de tener una serie de ventajas, como es la de plantear mejoras en los mecanismos para la solución de los mismos.

Uno de estos planteamientos es el que nos ofrece el Grupo Vasco referido a los grandes astilleros. En este caso nosotros creemos que la experiencia que se está derivando del sector de los grandes astilleros ha de ser también aprovechable para otros sectores sometidos oficialmente o no a reconversión industrial o a procesos de reconversión. Por tanto, si se encuentra una línea de mejora para estos sectores debe aplicarse igualmente a otros que están padeciendo idénticos problemas en estos procesos siempre dolorosos desde el punto de vista, especialmente, social de la mejora de las condiciones que se ofrecen a los trabajadores sometidos a éste proceso de reconversión industrial y a las facilidades que se ofrecen para llegar a una situación de reconversión industrial.

Por tanto, nuestra enmienda no intenta tanto limitar o enmendar las posibilidades que en la moción de hoy se somete a la atención de la Cámara, sino que se ofrece la posibilidad de que en el caso de que se llegase a un acuerdo en este aspecto, se adopten las soluciones que se encuentren para este sector y éstas sean extensibles al resto de los sectores sometidos a reconversión. De ahí el sentido de nuestra enmienda y de ahí el que nosotros entendamos que sea una propuesta constructiva para mejorar tanto la situación actual en el debate que se encuentra el sector de los grandes astilleros, como el resto de los sectores afectados, desde el punto de vista social, por los mismos, por lo importante, doloroso y ciertamente clave para el futuro de la economía española, que es todo el proceso de reconversión planteado con un plazo que está resultando ya excesivamente largo.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El Grupo Parlamentario Mixto también ha presentado enmiendas. El señor Fernández Inguanzo tiene la palabra.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Señor Presidente, señorías, el Grupo Vasco, PNV, presenta una moción que nosotros consideramos que es un importante esfuerzo para tratar de encontrar soluciones a un problema que está embargando muy seriamente al país y particularmente algunas áreas del mismo, no solamente por la repercusión que las medidas del Gobierno están teniendo sobre

los trabajadores directamente afectados, sino para el conjunto de la población en razón de su incidencia general.

Nosotros estamos de acuerdo con el análisis global que de la moción ha hecho el representante del Grupo Vasco. Ahora bien, nosotros, los Diputados comunistas, presentamos cuatro enmiendas que van en la dirección de concretar, de precisar y, sobre todo, de enmarcar, en mi opinión, los diferentes sectores de esta área naval que se encuentra afectada por las medidas de reconversión, puesto que en realidad los problemas son muy parecidos.

Sin más pérdida de tiempo voy a entrar en la explicación de cada una de nuestras enmiendas.

La primera se refiere al preámbulo de la moción, y consiste en suprimir donde dice: «... del Sector de Construcción Naval, Subsector de Grandes Astilleros...», la expresión: «Subsector de Grandes Astilleros». La segunda parte de esta enmienda se refiere a la tercera línea de ese mismo párrafo, donde dice: «... se lleve a cabo, en su caso, con el menos coste social económico y posible...», nosotros consideramos discriminatorio plantear que el coste social del proceso para el subsector de grandes astilleros fuese lo más bajo posible y no plantear lo mismo para los trabajadores de los pequeños y medianos astilleros y de las compañías auxiliares, teniendo en cuenta que los excedentes planteados para plantillas fijas de los grandes astilleros son de 7.948 trabajadores, es decir, un 36 por ciento del total de su plantilla; para las plantillas fijas de los pequeños y medianos astilleros los excedentes planteados son de 4.833, es decir, el 32 por ciento del total de su plantilla, y para las compañías auxiliares el excedente podría suponer más del 50 por ciento de sus plantillas actuales. Como se puede deducir de las cifras, el coste social es importantísimo en todos los casos. El que la distribución de los excedentes por las diferentes zonas suponga un menor coste para algunos lugares no supone que no haya problemas para el resto; eso lo comprende el representante del Grupo que presenta la moción. La reconversión es algo que se debe abordar desde la perspectiva del conjunto del Estado, en nuestra opinión. En Vigo, por poner un ejemplo, el excedente planteado para el conjunto de sus pequeños y medianos astilleros es de 1.400 trabajadores y en Gijón la cifra es de 1.200 trabajadores.

En la enmienda número dos nosotros consideramos que se trata de que la reconversión sea algo negociado, no impuesto, y que se tenga en cuenta la representación de los sindicatos, ya que en caso contrario lo único que se provoca es el conflicto y la movilización de los trabajadores en contra de condiciones regresivas e impuestas. La vía elegida fundamentalmente hasta ahora no ha sido, a nuestro juicio, básicamente el acuerdo en todos los momentos, sino la decisión unilateral, lo que añade coste social y conflictividad.

Esta segunda parte propone que la expresión: «A efectos, se facilitará a los trabajadores afectados unas condiciones similares a las que se han arbitrado en otros sectores en reconversión» se sustituya por: ...«se acordarán, con todos los sindicatos representativos, las condiciones de los trabajadores afectados, incluyendo los de la industria auxiliar interna».

En cuanto a esta enmienda número 2, al apartado primero de la moción, podríamos decir que su primera parte pretende exactamente lo mismo que la anterior, es decir, hacerlo general a todos los astilleros, suprimiendo la expresión «grandes astilleros» y hablando del sector naval en general. Esta primera parte es coherente con la enmienda anterior y no hace falta explicarla más.

En la segunda parte de la enmienda se trata por un lado, de garantizar que las condiciones sean acordadas y ajustadas a la realidad del sector. En otros sectores afectados por la reconversión las condiciones no son homogéneas. No es el mismo caso, en nuestra opinión, el problema de Aceriales que el de Sagunto ni que el de la gama blanca de electrodomésticos. A nuestro juicio, la mejor solución no pasa por apreciaciones subjetivas, como puede ser la de establecer condiciones similares a las de otros sectores, sino que se pacten unas condiciones con los sindicatos representativos, sin exclusiones, y se busque el acuerdo con la mayoría de los trabajadores o con los representantes de los sindicatos.

En acuerdos anteriores se consiguió que se considerase a los trabajadores de las compañías auxiliares como del sector, a todos los efectos. Lo que no tendría sentido —creemos nosotros— es que se pactasen condiciones para los fijos de plantilla y que de ellas no se beneficiasen los de las compañías auxiliares internas que han estado trabajando juntos, codo con codo, en las mismas condiciones y en las mismas operaciones.

Al punto 5 tenemos la enmienda número 4. Donde dice: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que tome las medidas oportunas a fin de que el proceso de negociación, que se está efectuando para la reconversión del subsector de grandes astilleros, sea conducido con el máximo respeto a las partes afectadas...», nosotros quisiéramos que dijera: «... partes afectadas llevándolo a cabo con todos los sindicatos representativos...»

Después donde dice: «... que no se concluya hasta alcanzar un grado importante de consenso y apoyo por parte de las instancias afectadas», proponemos que se sustituya por: «... acuerdo con las partes afectadas».

En realidad las dos partes de esta enmienda tienen un argumento común. En un tema como el de la reconversión del sector naval, con miles de puestos de trabajo en peligro, con más de 40.000 trabajadores que en su conjunto, y en mayor o menor medida, van a sufrir sus efectos, no se puede hablar, a nuestro juicio, solamente de respeto a las partes afectadas. En un tema con tal trascendencia sindical, por sus efectos sobre los trabajadores, hay que hablar de la negociación con los sindicatos y desear que se produzca el acuerdo de todas las partes afectadas, incluidos los sindicatos más representativos. Lo contrario es excluir la opinión de la mayoría de los trabajadores.

Creemos que no tiene sentido que, en un proceso como este, en vez de buscar el acuerdo se haya pretendido —ya lo hemos dicho desde el principio— excluir a sindicatos como Comisiones Obreras o el Sindicato Gallego, puesto

que Comisiones Obreras está próximo al 50 por ciento, y el Sindicato Gallego supera la representación exigida en la Comunidad Autónoma de Galicia.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo.

¿Grupos parlamentarios que quieren fijar su posición? *(Pausa.)* Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Trillo.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente.

Señorías, nuestro Grupo Parlamentario va a votar favorablemente la moción presentada por el Grupo Parlamentario Vasco y a este Diputado —no tengo que ocultarlo— le entristece una vez más volver a hablar en esta tribuna del tema de la reconversión naval; volver a hablar en este caso para apoyar la moción presentada sobre la reconversión del subsector de grandes astilleros; volver a hablar, en definitiva, de un problema que quizá por no haber estado bien planteado, desde nuestro punto de vista, quizá por haber estado planteado con un exceso de subjetividad, entendemos que se está demorando demasiado, que se está alargando demasiado que, en definitiva, se debería haber resuelto mucho antes y seguramente, desde nuestro punto de vista, con unas perspectivas de solución suficientemente buenas y mejores de las que se nos están planteando.

Ya dijimos en su momento, sobre el Decreto de reindustrialización, que difícilmente se podría reconvertir sin reindustrializar previamente. Ya dijimos en su momento que difícilmente se podría hablar de reconvertir ningún subsector, ni de grandes, ni de pequeños, ni de medianos astilleros, sin tener en cuenta la opinión de las Comunidades Autónomas. Ya dijimos en su momento la gravedad que suponía para el sector naval el no tener en cuenta «a priori» ese otro sector que vive indiscutiblemente de él, que es el sector de la industria auxiliar naval. Ya dijimos en su momento —y hoy es interesante repetirlo aquí— la importancia que tiene el renovar la flota, nuestra flota, y para que SS. SS. se hagan una ligera idea les diré que un 46 por ciento de nuestra flota pesquera y mercante tiene una antigüedad superior a veinte años.

Ya dijimos en su momento, y volvemos a reiterar hoy, que sociedades y asociaciones de importancia y entidad mundial, como Ames SAJ, prevén, así como previeron en 1974 la crisis del sector naval, una reactivación, en lo que podíamos llamar a corto plazo, de este subsector naval. Ya dijimos en su momento, y volvemos a decirlo hoy, la alarma que nos produjo entonces, y que nos sigue produciendo, la ligereza, por llamarlo de alguna manera, con la que se está planteando el tema de la reconversión naval, sobre todo en boca de alguna de las personas más directamente vinculada al mismo, y no me estoy refiriendo en este caso concreto al señor Ministro.

La moción presentada por el Grupo Parlamentario Vasco es evidente que tiene que tener la complacencia de nuestro Grupo Parlamentario, puesto que pedimos en su momento, y pedimos ahora apoyando esta moción, que se estudie de verdad a largo plazo ese subsector de grandes astilleros que hoy nos ocupa. Pedíamos entonces, y pedimos ahora apoyando esta moción, que se hagan auditorías externas, independientes y con solvencia necesaria, que nos digan de verdad cuáles son los astilleros que deben o no aminorar su marcha.

El señor PRESIDENTE: Señor Trillo, eso está fuera de la cuestión porque S. S. no ha presentado enmienda.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Señor Presidente, estoy apoyando exactamente el punto 2 de la moción del Grupo Parlamentario Vasco. Dice: «Auditorías externas...».

El señor PRESIDENTE: Tiene razón, señor Trillo. Le ruego que me disculpe.

El señor TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR: Gracias, señor Presidente.

Pedíamos entonces, y pedimos ahora, que se mejore rotundamente la gestión comercial de la Dirección General de Industrias Navales del Instituto Nacional de Industria. Pedíamos entonces, y pedimos ahora apoyando la moción del Grupo Parlamentario Vasco, que se creen unidades económicas con mayor autonomía de la que ha existido hasta ahora.

Finalmente, pedimos y, una vez más, ofrecemos, señor Ministro, ese consenso al que todos los Grupos de esta Cámara estamos obligados, en función de aquellos motivos fundamentales que nos han traído aquí.

Señor Ministro, este Diputado tiene a veces la sensación de que el señor Ministro de Industria es un experto en catoptromancia. Este Diputado tiene a veces la sensación de que la catoptromancia es una ciencia que el señor Ministro, que conoce mucho mejor estos temas que yo, domina a la perfección.

Y termino, señor Presidente. Señorías, desgraciadamente las catástrofes nunca vienen solas. A la catastrófica actuación del Director General con sus declaraciones, allá por octubre de 1983, respecto a sus intenciones en relación con Astilleros del Noroeste de España (ASTANO) se une —en nuestra opinión— la catastrófica actuación también del Ministerio de Industria y Energía tomando rápidamente unas decisiones que en nuestra opinión estaban poco fundadas.

Entre la baraja de soluciones que podría haber escogido el señor Ministro o el Ministerio sobre rentabilidad, productividad, mantenimiento de cuota-participación, auditorías técnicas previas y responsables, etcétera, el Gobierno optó por la solución que consideraba más rápida y los hechos nos están demostrando que no era precisamente la más rápida; quizá era la solución más osada, quizá era la solución menos estudiada; en definitiva, por carecer de una buena señalización previa que le indicara el buen camino, tomó la dirección equivocada que le llevó a esta catástrofe que todos estamos tratando de evitar.

Y no es ni será, señorías, en este caso concreto, una catástrofe etérea o aérea que se pueda disimular en el futuro; es realmente una catástrofe —y se lo digo con toda la seriedad de que soy capaz— que desearíamos que no se produjera y que desearíamos que no tuviéramos que recordar muchos años en este sector de grandes astilleros.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Trillo.

Tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor SAENZ LORENZO: Muchas gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados, vamos a consumir un turno en contra de la moción presentada por el Grupo Vasco. Nuestro Grupo considera que los aspectos más positivos de esta moción están ya cumplidos por el Gobierno y están suscritos por el INI en sus compromisos con la Unión General de Trabajadores, firmados el pasado 16 de noviembre, pero tiene otros aspectos que son, desde nuestro punto de vista, inaceptables.

En efecto, la moción parece ignorar en su punto primero los acuerdos a los que me acabo de referir, puesto que plantea la necesidad —y lo mismo hacen las enmiendas que han planteado los distintos Grupos Parlamentarios— de que en el sector de grandes astilleros se dé un tratamiento similar a los trabajadores excedentes que el que se ha dado en otras reconversiones. Este acuerdo ya está firmado por el INI y a los trabajadores se les dan los beneficios de la Ley de Reconversión de forma similar y con las ventajas concedidas en otros sectores, garantizando el 80 por ciento de los salarios.

Por tanto, nos parece que en este primer punto no se puede plantear una exigencia al Gobierno de algo que ya ha cumplido. Algo parecido ocurre con otras exigencias. En esos mismos acuerdos está presente el compromiso de elaborar un plan a largo plazo sobre los astilleros, que es otro de los temas que se plantea tanto en la moción que estamos discutiendo como en sus enmiendas, e incluso se habla de un plan de flota que solicitaba en su intervención el representante del Grupo Popular. También está comprometida la realización de un plan de flota justamente para aumentar las posibilidades de construcción de barcos, y ese plan de flota está firmado incluso con fecha, puesto que hay un compromiso de realización antes del 30 de junio próximo.

El punto seis de la mociónе plantea la necesidad de una reindustrialización en las zonas afectadas creando zonas de urgente reindustrialización. Este es otro punto que nos parece que está ya cumplido, puesto que el Gobierno ha seleccionado los emplazamientos de las zonas de urgente reindustrialización hace pocos días, y estos emplazamientos en buena parte coinciden con aquellos puntos en los cuales hay reestructuración en el sector de grandes astilleros.

Por tanto, exigirle al Gobierno que seleccione los emplazamientos, que de hecho ya ha seleccionado, nos parece una redundancia innecesaria. En definitiva, esta es una moción que es repetitiva, que replantea viejos problemas, que reincide sobre los planteamientos que aquí se han hecho en esta tribuna cuando se ha discutido la interpelación, y que ni siquiera está adaptada a los hechos que se han producido desde el momento de la discusión hasta la fecha.

Sin embargo, no solamente nos vamos a oponer a ella y vamos a solicitar el voto en contra por estos motivos, sino porque estamos en desacuerdo con buena parte del contenido de la moción. Estamos en desacuerdo con el espíritu, con algunas de las afirmaciones y también con la propuesta de fondo que plantea.

En efecto, de la lectura de la moción parece desprenderse la puesta en cuestión de la política comercial del Instituto Nacional de Industria, a la que parece, puesto que no se plantea y no se mencionan otras causas, que se quiere achacar la precaria situación del sector y la inexistencia de pedidos en el mismo.

Pienso que en esta Cámara se han dado cifras que no voy a repetir en este momento y se han señalado cuáles son las razones, cuáles son las causas por las que se produce la situación que está atravesando el sector de astilleros, y que son una disminución de la demanda, una disminución general en todo el mundo de la cartera de pedidos, que afecta especialmente a los países desarrollados, a los países con más alto nivel de salarios y, en particular, a los países europeos. No voy a repetir las cifras puesto que están en el «Diario de Sesiones» y SS. SS. las tienen. Pero sí quiero señalar que lo que no se puede hacer en una moción es pensar que las causas y razones por las que se produce esta situación se deben a una mala gestión comercial. Esto no es así porque, además, SS. SS. plantean una mala gestión por parte del INI, pero no la plantean por parte del sector privado, cuando hay que decir que el sector privado que está presente en el sector de astilleros tiene el mismo nivel de pedidos, o más bajo todavía, que el sector público. No es un problema de sector privado o de sector público, es un problema de una baja extraordinaria de la demanda a nivel mundial.

Otro de los puntos en los que hace hincapié la moción es en el de tratar de evitar el carácter irreversible de las decisiones, sin querer aceptar que, efectivamente, en los acuerdos entre el INI y la Unión General de Trabajadores se elimina claramente este carácter irreversible; sin querer aceptar que el Gobierno, desde esta tribuna, se ha comprometido a hacer un mantenimiento de las instalaciones en las mejores y más óptimas condiciones de operatividad y que, por tanto, ninguna de las decisiones que se ha tomado es irreversible. Es decir, no se disminuye la capacidad y no tiene justificación ese planteamiento.

Ahora bien, en ese apartado 2 no solamente se pretende que no haya decisiones irreversibles, sino que se pretende el mantenimiento a ultranza de la actividad constructora en todas y cada una de las factorías. Esto, señoras y señores Diputados, es sencillamente imposible porque no hay pedidos suficientes para mantener la actividad simultáneamente en todas las factorías, a no ser que lo que se pretenda es que traslademos los pedidos y las posibilidades de construcción de unas factorías a otras.

Lo ha sugerido el portavoz del PNV, pero no vamos a entrar en el tema de la insolidaridad. No vamos a tocarlo, pero nos parece imposible hacer un planteamiento en el que se pretenda que simultáneamente todas las factorías tengan barcos en construcción porque sencillamente no hay pedidos para ello. Lo que sucede en esta cuestión es que, como se trata de un proceso de ajuste industrial, es doloroso; sólo se aceptan —y esto lo tengo que repetir— cuando afectan a los demás y no se acetan cuando se compromete o cuando se está en posiciones políticas en los lugares donde hay que tomar las decisiones. Esto ha ocurrido porque aquí se está atacando —y en el debate presupuestario de 1984 se discutió el tema de la empresa pública— y los Grupos de la oposición criticaron duramente las pérdidas de la empresa pública e incluso se planteó que habría que cerrar las empresas públicas que están perdiendo dinero. Sin embargo, cuando se producen los hechos, cuando el Gobierno toma las decisiones adecuadas, hay una resistencia, hay una oposición y más aún cuando estas decisiones se deben tomar en los sitios donde los distintos Grupos tienen responsabilidad. Es el caso de ASTANO respecto del Grupo Popular, y el caso de Olaveaga respecto del Grupo Parlamentario Vasco. Desde luego, lo que no podemos es asumir los planteamientos cuando nos afectan más directamente, porque el Grupo Parlamentario Socialista sí los ha aceptado cuando más directamente le afectaban.

En la moción hay también alusiones a la necesidad de evitar posiciones de fuerza en la negociación. No entiende este Grupo Parlamentario qué se pretende decir con eso, aunque pienso que la opinión pública y esta Cámara saben perfectamente quién ha tomado el camino de la fuerza y quién ha tomado el camino de la negociación. Por tanto, no hace falta hacer más comentarios.

Pedimos, pues, el voto en contra de esta moción porque, en definitiva, su aceptación supondría hacer algo que están criticando y se ha criticado esta tarde aquí en la tribuna por parte de los señores Gasòliba y Trillo: la lentitud del proceso de reconversión.

Señoras y señores Diputados, cuando se critica al Ministerio, se critica que el proceso de reconversión se ha llevado con lentitud. La aprobación de esta moción supondría la paralización de las actuaciones. En definitiva, señoras y señores Diputados, pensamos que lo que pretende la moción es que no se tomen decisiones en el tema de la reconversión, que es lo que hacían los Gobiernos anteriores; esto es, ir demorando los problemas porque no es agradable tomar decisiones.

Por todo ello, señoras y señores Diputados, nos vamos a oponer a esta moción y también a sus enmiendas, puesto que las enmiendas lo único que pretenden es ampliar el ámbito de aplicación y, por tanto, están en coherencia con la moción presentada. *(El señor Echeberría Monteberría pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Señor Echeberría, le concederé la palabra a los solos efectos de indicar si va a admitir o no las enmiendas de acuerdo con el procedimiento. *(El señor Gasòliba i Böhm pide la palabra.)*

Un momento, señor Echeberría. Tiene la palabra el señor Gasòliba.

El señor GASOLIBA I BÖHM: Señor Presidente, ya que ha hecho usted referencia a las enmiendas, quiero señalar dos correcciones, pues el texto mecanografiado no se ha presentado correctamente. En el punto 2, el segundo párrafo empieza diciendo: «En tanto el estudio a largo plazo...», y se dice «no se someterán», y la propuesta era «no se tomarán». En el punto 4, el segundo párrafo habla de declarar zonas de urgente reindustrialización y se dice «a los afectados en los sectores» y es «por los sectores».

El señor PRESIDENTE: Efectivamente, es «por los sectores». Esa copia que usted tiene será otra versión, porque la que tenemos aquí es buena. Sin embargo, tenía usted razón en lo de «someterán» y «tomarán».

Muchas gracias, señor Gasòliba.

Tiene la palabra el señor Echeberría a los solos efectos que le he indicado anteriormente.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Señor Presidente, nosotros aceptamos en su totalidad la enmienda de Minoría Catalana, sobreentendiendo que aquellos párrafos a los que no se refieren puntos de nuestra moción sigan vigentes.

El señor PRESIDENTE: El texto que se propone es un texto de sustitución.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Si es de sustitución no lo podemos admitir, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿Y en cuanto a la otra?

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: En cuanto a la del Grupo Parlamentario Mixto, admitiríamos la enmienda número 1, puesto que amplía el ámbito de aplicación de la moción. Admitiríamos una parte de la enmienda número 2 en lo que hace referencia a reconversión del sector naval en lugar de subsector de grandes astilleros y podríamos, en su caso, presentar una transaccional al segundo párrafo.

El señor PRESIDENTE: En las mociones no se puede.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Entonces, admitiríamos la primera parte de la enmienda número 3. Admitiríamos la referencia al sector naval en lugar de subsector de grandes astilleros, y la enmienda número 4 no podemos admitirla.

El señor PRESIDENTE: Se va a someter a votación la moción, consecuencia de interpelación, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), con la adición de la enmienda número 1, del Grupo Mixto, que ha defendido el señor Fernández Inguanzo, con la sustitución también del primero de los apartados de la enmienda número 2 y lo mismo de la enmienda número 3. Se vota con estas mo-

dificaciones. ¿Está claro? *(Pausa. El señor Fernández Inguanzo pide la palabra.)* Sí, señor Fernández Inguanzo, tiene usted la palabra.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Desearía que se votase en dos bloques: en uno de ellos el preámbulo y los puntos 3, 4, 6 y 7, y después el resto.

El señor PRESIDENTE: Vamos a votar, con las modificaciones como consecuencia de la aceptación de enmiendas por el Grupo proponente, el preámbulo y los puntos 3, 4, 6 y 7.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 258; a favor, 82; en contra, 171; abstenciones, cuatro; nulos, uno.

El señor PRESIDENTE: Queda desestimada la moción en los apartados que han sido indicados anteriormente.

Vamos a votar el resto de la moción.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 259; a favor, 83; en contra, 171; abstenciones, cinco.

El señor PRESIDENTE: Queda desestimada, por consiguiente, la totalidad de la moción, consecuencia de interpelación, sobre reconversión del subsector de grandes astilleros, presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

INTERPELACIONES URGENTES

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO SOBRE CIERRE DE LINEAS EN LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

El señor PRESIDENTE: Vamos a entrar en la interpelación urgente del Grupo Parlamentario Mixto, sobre cierre de líneas en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Para su defensa, tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Parece ser que ha sido abandonado el conocido Plan General de Ferrocarriles y que las previsiones para el ferrocarril se cifran en el contrato-programa elaborado por RENFE, a instancia del señor Ministro de Transportes, al margen totalmente de los trabajadores, de las Comunidades Autónomas e instituciones democráticas en general, y que uno de sus objetivos es la supresión del 20 por ciento de vías de los 13.500 kilómetros que conforman la red actual.

Es decir, que en lugar, a nuestro juicio, de un plan de expansión para RENFE, garantizando un ferrocarril que corresponda a la imperiosa necesidad de poner a nuestro país a nivel del reto de la crisis económica y de nuestra previsible entrada en el Mercado Común, tratando de explotar al mínimo coste el máximo de los recursos propios de todo tipo; cuando se trata de romper con los tremendos desequilibrios regionales, se establecerán menos vías dobles, poca electrificación, no habrá trenes de alta velocidad, no se construirá la variante de Pajares, porque resulta cara, olvidando que ello significa la infravaloración de las decenas de miles de millones invertidos en el Puerto del Musel y en el parque de carbones de Aboño y que ello significa asimismo, hurtar al desarrollo nacional los recursos de una región primera en producción de acero, de carbón, de electricidad, de leche, etcétera, cuando contamos con cerca de tres millones de trabajadores en demanda de trabajo y asistimos al histórico envilecimiento de nuestra balanza de pagos; cuando, por efecto de la contaminación ambiental, amplias áreas de nuestro país aumentan el índice de peligrosidad para la salud, como consecuencia de dicha contaminación ambiental, y cuando nuestras carreteras se convierten en cementerios humanos como consecuencia de la excesiva carga de elementos pesados, intentamos prescindir o reducir, además de un plumazo, el medio de transporte nacional de menor consumo energético y de menor contaminación, más barato por unidad de transporte, con mayor capacidad de automatización y mayor seguridad, ya que es sabido qe el 92 por ciento de las personas que mueren en viajes lo hacen, fundamentalmente, o casi en su totalidad, en la carretera (la RENFE ha tenido en años anteriores cuatro muertos, mientras que en las carreteras se han producido 4.000 accidentes mortales). Esta medida, además, entraría aquí en flagrante contradicción con la reciente revisión del PEN, que proclama, como objetivo central, la potenciación de la energía nacional y, por ende, el carbón. Con la supresión de líneas se da prioridad a la energía, a la que por su elevado costo, se la acusa de ser uno de los fundamentales causantes de la actual crisis.

Es sabido que el ferrocarril constituye la garantía de un servicio que posibilita el desarrollo económico y social de amplias zonas del país, compensando la tendencia a que las nuevas industrias se concentren en unos pocos núcleos. Ejemplo que confirma los efectos disuasorios de la supresión de líneas para la inversión, nos lo presenta el proyecto de cierre de Fuentes de San Esteban y La Fregeneda y de la línea entre Palazuelo y Astorga. Iberduero proyecta construir cuatro presas en la provincia de Salamanca, y debido al mal estado de las carreteras y al elevado peso de los materiales a transportar, el ferrocarril resulta inprescindible para la ejecución de este proyecto, de un montante aproximado de 45.000 millones de pesetas, que podría frustarse, al menos en parte, si se consuma el proyecto de desaparición de esas líneas.

Con la medida, además, se profundiza en los desequilibrios regionales, ya que, por ejemplo, a Extremadura, de 827 kilómetros de líneas se pretenden suprimir 327, o sea, el 40 por ciento de su red, y más del 90 por ciento de las líneas a clausuar se encuentran en Extremadura, Andalucía y Castilla-León, es decir, en las regiones de más baja renta por habitante.

Es lamentable confirmar en esta política de supresión de líneas, que la reestructuración tiene como principal objetivo encontrar la fórmula de que las empresas se deshagan de personal. A este respecto, y refiriéndose al balance económico-social realizado por el señor Ministro de Transportes para justificar la supresión de líneas, la Junta de Andalucía dice: «No deja de ser curioso que en la crítica situación de desempleo se considere una ventaja el ahorro de personal».

Al igual que a la Junta de Andalucía, también a los Diputados comunistas nos llama tremendamente la atención que se pretenda todo esto cuando existen, como hemos dicho, 2.600.000 parados, y cuando la plantilla de RENFE pasó de 126.000 en 1970, a 72.000 en 1980, y en 1986 se prevé que sean 61.000, pero sin contar con los 2.000 que se van a perder en el cierre de las líneas.

Se alega que son líneas altamente deficitarias. Ahora bien, a esas líneas, que corresponden, repito, en su mayor parte a regiones de más baja renta, se les exige que la cobertura ingresos-gastos sea del cien por cien, mientras que para el resto de las líneas se fija un umbral del 47 por ciento.

Pero hay más. Los cálculos de la cobertura no son correctos. Los ingresos comerciales que la RENFE percibe vía Estado por cercanías, familias numerosas, militares, etcétera, y que no entran a través de las taquillas, no son considerados como tales ingresos comerciales y, por tanto, no figuran en el numerador a la hora de calcular la cobertura. Es cierto que se trata de líneas con poco tráfico, pero si se pretende suprimir déficit, sin más, habría que suprimir todos los servicios públicos, incluyendo educación, sanidad, etcétera. Lo progresivo sería tratar de conjugar el déficit mejorando los ingresos, mejorando la red, prestando más y mejores servicios y contribuyendo con ello, al desarrollo de las regiones más atrasadas.

Según parece se pretende suprimir, como hemos dicho, el 20 por ciento de la red que, según cálculos de dudosa fiabilidad, produce unas pérdidas de 7.000 millones de pesetas, que representa el 4,5 por ciento del déficit total, que es de 160.000 millones de pesetas. O sea, que las líneas que no se suprimen, 11.000 kilómetros, tienen, proporcionalmente, más déficit que las que se pretenden suprimir, salvo que se admita, que es el caso, que el déficit más que en las líneas radica en los gastos generales y financieros de la RENFE.

Está claro para los Diputados comunistas que, a la hora de reducir el déficit, se trata de debilitar, una vez más, el protagonismo de la empresa pública con medidas de evidente carácter antisocial. En cambio, no se aborda ni el organigrama productivo de la empresa ni, sobre todo, el régimen de las empresas que trabajan para RENFE con grandes beneficios, tales como Coches-Cama, Talgo, Transfesa, etcétera, empresas que, si se quiere velar por los intereses de RENFE, deberían ser absorbidas por ella, en lugar de continuar la política que han seguido otros Gobiernos, que cargaban las pérdidas a todo el país y los beneficios únicamente a las empresas privadas.

Es decir, se intenta suprimir urgentemente una parte de nuestros ferrocarriles y para nada se ataca a los problemas estructurales que vienen desde siempre corroyendo la empresa y que, como es de dominio público, son: la excesiva burocratización en los puestos de jefatura, la infrautilización del ferrocarril por causas ajenas a RENFE y la subcontratación de servicios más rentables.

Señor Presidente, Señor Ministro, Señorías, cerrar el 20 por ciento de la red ferroviaria más pequeña de Europa, cuando Europa está modernizando sus ferrocarriles, pese a ser una red muy superior a la nuestra en kilómetros por población, más costosa que la nuestra y que exige más subvención del Estado que la nuestra, constituye una medida que, benévolamente podríamos calificar de desafortunada.

La salida que se propone para evitar la magnitud del cierre, no pude ser, a nuestro juicio, más irracional, ya que pasa por endosar el déficit a los entes autonómicos. Esto, a nuestro criterio, es irritante, sabiendo que la mayor parte de esas Comunidades afectadas no pueden hacer frente a tales gastos, puesto que apenas se les han transferido competencias y muchos menos medios económicos.

Y si se les pone como alternativa al deseo de no hipotecar el desarrollo propio, participar como todos los españoles en la subvención vía impuesto del déficit del ferrocarril, sufrirán la vergonzante discriminación de hacer frente al déficit general y después al propio exclusivamente ellos solos.

Los Diputados comunistas consideramos que esta política de supresión de líneas ha sido presidida por la precipitación e insuficiente rigor. Teniendo en cuenta su trascendencia para el país, en general, y para los habitantes de las zonas afectadas, en particular, pedimos una moratoria de al menos un año, con objeto de que se estudie más profundamente, se actualicen los ingresos y costes y se tengan en cuenta las previsiones reales de aumento de unos y disminución de otros, al igual que se escuche a las Comunidades Autonómicas. Ayuntamientos, Parlamentos, Sindicatos y demás organismos afectados.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, la interpelación que ha formulado el Diputado, señor Fernández Inguanzo, más que plantear la contestación a la decisión gubernamental sobre el cierre de líneas, lo que ha planteado, básicamente, es una diferencia de concepción sobre la filosofía del ferrocarril.

Tengo que señalar que hay un punto en el que estoy de acuerdo con vuestra señoría, y es que esta decisión ha sido tomada a destiempo; pero ha sido tomada a destiempo porque existe un evidente desfase histórico. Si esta decisión se hubiera tomado a principios de siglo, creo que hubiera tenido bastante razón vuestra señoría. Pero hace ya más de 22 años, en el primer informe que se hizo sobre la economía española en el momento de empezar su fase de racionalización, el famoso informe del

Banco Mundial, se planteó de una manera clara y palmaria por el mayor experto europeo entonces en ferrocarriles, el señor Armand, expresidente de la SNCF francesa, que en España, dada la estructura del tráfico ferroviario y la infraestructura de la red, que en gran parte data del siglo XIX y que en muchos casos —y hay que señalarlo— depende mucho más de intereses locales o caciquiles de la restauración o de empresas constructoras en el siglo pasado —y no creo que los Diputados comunistas se solidaricen en absoluto con los intereses de los caciques de la restauración—, no tenía sentido mantener esa red. No se tomaron decisiones en su momento. El tiempo ha continuado pasando y lo que ha ocurrido es que dentro de la problemática del transporte terrestre en la Península, se han producido opciones que son claramente irreversibles.

Se dice que al llegar este Gobierno se ha planteado un cambio de orientación en la RENFE. Es evidente que se ha planteado en toda la política de transportes. Pero hay que señalar, cuando se habla del Plan General de Ferrocarriles, que es un acuerdo del Consejo de Administración de RENFE no discutido en el Parlamento, en el que se planteaba para esta década una inversión aproximada de un billoń 200.000 millones de pesetas, sin discutir de dónde van a salir los recursos, un aumento de la plantilla hasta 110.000 agentes, sin explicar qué tipo de tráficos podían generarse.

Y, paralelamente, la dura realidad era la de un endeudamiento superior a 400.000 millones de pesetas, unos resultados que tendían hacia el medio billón de pesetas y unas inversiones para 1983 y 1984 prácticamente comprometidas. Esta era la situación.

¿Qué es lo que hemos hecho? Lo que ha hecho el Ministerio ha sido plantear un contrato-programa para disciplinar la actuación de la red y paralelamente también para fijar objetivos de tráficos y de servicios, no solamente de aumentos de inversiones y de gastos. Esto es algo que se va cumpliendo si se tienen en cuenta, por ejemplo, los resultados de 1983 y el avance de 1984. RENFE en este sentido está empezando a actuar de una manera positiva, como una empresa comercial.

Igualmente, se ha planteado un informe que conocen SS. SS., hecho por una comisión de expertos independientes, sobre el futuro del ferrocarril, que está sirviendo de base para la elaboración del próximo Plan de Ferrocarriles, que ese sí tendrá que ser discutido en este Parlamento, y en el que se podrán considerar, sin papanatismo, algunas cuestiones que son fundamentales para el futuro del ferrocarril.

Porque, por ejemplo, se dice que nosotros no estamos en este momento actuando en trenes de alta velocidad, y tengo que señalar a S. S. que concretamente un tren español que va a París, el Talgo, en infraestructura tradicional en Francia, corre tanto como el TGV, lo que pasa es que como es un tren español no lo defendemos y, sin embargo, es altamente apreciado.

En el caso de Asturias, que S. S., con evidente criterio localista, ha señalado, con el volumen actual de tráfico que existe, el tratamiento integral de la línea permite, con una inversión que es un décimo o menos de lo que sería la alternativa de Pajares, canalizar el tráfico existente hasta los años noventa. Otra cosa es que se haya hecho la inversión del valle de Buelna que no la ha hecho este Gobierno. Es decir, que se está dando un servicio bueno y suficiente en Asturias.

Partiendo de esta base, lo que estamos tratando es de asegurar el futuro del ferrocarril no como un medio de transporte hegemónico (como lo fue en el siglo XIX y a principios del XX), sino como un medio que clarísimamente tiene unas funciones especializadas que cumplir dentro del sistema de transporte, que he reiterado varias veces (y creo que en esta tribuna también) entiendo que deben ser los corredores importantes de tráfico y deben ser las conexiones, a ser posible, si son diurnas, de alta velocidad, y si no, conexiones regulares de noche entre las principales ciudades españolas; el tráfico de cercanías, los trenes completos y el tráfico de contenedores básicamente.

Y luego hay que tener en cuenta que hoy en día el transporte preponderante, dentro del transporte terrestre, es por carretera, y, sobre todo, que ese 20 por ciento de que habla S. S. en estos momentos transporta en viajeros el tres por ciento de tráfico de la red, en mercancías el dos por ciento, y en determinados casos se trata de algunos ramales ferroviarios que están prácticamente desafectados.

Ha hecho S. S. mención a algunos, concretamente el de La Fregeneda a Puente de San Esteban, y curiosamente ese, que es un ferrocarril fronterizo que va a Portugal, le puedo decir que nunca ha ido a Portugal.

Es decir, que no hay ningún inconveniente para hacer vías de servicio si se hacen presas, pero lo que no tiene sentido es estar pagando obligaciones de servicios públicos por líneas altamente deficitarias, que es de lo que se trata, porque hay una compensación en este sentido, y lo que ha hecho el Gobierno ha sido pedirle a RENFE los datos de las líneas más altamente deficitarias que se cubrían a través de una compensación específica, que se fijaron por la red en 3.055 kilómetros. Esto fue en febrero de este año. A partir de ahí se encargó al Instituto de Estudios de Transportes que se hiciera un estudio de viabilidad y factibilidad para los próximos quince años sobre estas líneas. Se consultó con los dos principales sindicatos representativos del sector, Comisiones Obreras y UGT, se habló personalmente por este Ministro con todos los Consejeros de las Comunidades Autónomas, que esos sí han participado, no como los sindicatos, que cuando recibieron el documento no hicieron nada durante varios meses. Las Comunidades Autónomas se han interesado y han participado, se ha estudiado, ha habido reuniones especializadas de trabajo, y el Gobierno, cumpliendo sus compromisos, ha señalado, a partir del 1 de octubre, cuáles pueden ser las opciones y concretamente éstas son cerrar 828 kilómetros, dejar para la explotación estrictamente comercial, en función de los intereses comerciales de RENFE, 348 kilómetros, y abrir la posibilidad de acuerdos y convenios de explotación, de subvenciones e incluso de inversiones entre RENFE y las Comunidades

Autónomas, de 1.308 kilometros, no para endosar el déficit a las Comunidades, sino porque, siguiendo una línea que están siguiendo todos los países civilizados en este momento, tanto Europa occidental como Japón, en este terreno, las Comunidades tienen una serie de facultades en la política de transporte terrestre, y lógicamente ellas también tienen que tener la posibilidad de establecer determinadas prioridades de inversiones en estos ejes de transportes.

Esto es lo que se ha hecho y es en la línea en que se está caminando, una línea en la que entendemos que, de manera concreta y pragmática, lo que estamos haciendo es poner al ferrocarril a la altura de finales del siglo XX, y no mantenernos como guardianes de museo de algo que se hizo en el siglo XIX.

Y además pienso otra cosa básica y es que entendemos que el ferrocarril debe prestar un servicio de transporte; no es una institución que quede ajena a los avatares y cambios de la sociedad, porque cuando vuestra señoría afirma que se está, por ejemplo, aumentando el aislamiento de determinadas zonas de la Península, o se está aumentando el subdesarrollo, tengo que decir que eso es absolutamente falso, porque si hay diferencias de desarrollo económico en este momento (no hace cien años, en donde el ferrocarril sí era el modo de transporte moderno), hoy en día no se debe a que circule el ferrocarril, que puede ser interesante como elemento paisajista, pero si el ferrocarril no transporta ni viajeros ni mercancías, no tiene sentido ni ayuda al desarrollo de estas zonas. El tratamiento del desarrollo de estas zonas habrá que hacerlo por otra vía, sobre todo si se tiene en cuenta que incluso lo que se produce, o aquellos que viajan, van por otros modos y medios de transporte.

Por tanto, tengo que manifestar que en esto hay un desacuerdo profundo de filosofía con el Grupo Comunista. No lo hay concretamente, por ejemplo, en el trabajo que hemos hecho en conjunción con las Comunidades Autónomas, y creemos que este planteamiento es un planteamiento que, al contrario, ha de permitir la modernización del ferrocarril, porque nos puede conducir a liberar suficiente número de recursos y suficiente cantidad de inversiones para poder dirigirlas a esa doble vía y a la concentración en inversiones en los principales corredores de tráfico o en aquellos servicios que especialmente presta el ferrocarril.

Por otra parte, también dentro de los planteamientos del contrato programa y en relación con el personal, nosotros pensamos que no es un buen servicio mantener plantillas sobrecargadas, incluso con estructuras de relaciones industriales y estructuras reglamentarias que no responden a las necesidades de un servicio. Un servicio hay que prestarlo con eficacia, lo que no hay que hacer y lo que es condenable es que se mantengan artificialmente infladas o hinchadas las plantillas de determinadas empresas porque existe paro, porque desde ese punto de vista el problema que se plantea es hacia dónde se dirigen los recursos. Los recursos no se pueden dirigir —sobre todo los públicos— ni pueden orientarse hacia el mantenimiento de plantillas con una productividad dudosa, y creo que en el caso de RENFE se han tomado ejemplos muy concretos de cambios, desde la estructura de dirección a sus máximos niveles, eliminando, en gran parte, los organigramas de tipo chimenea que existían, con una serie de cargos muy bien remunerados y que tenían muy dudoso sentido, y con la elaboración de un plan de empresa, con revisión sistemática de las plantillas y con estudios de puestos de trabajo. Y eso a lo que lleva es a definir cuál es el empleo óptimo que debe existir, y también a cambiar una filosofía que consistía en dar la mayor cantidad de dinero posible al ferrocarril.

Si liberamos recursos del ferrocarril podríamos dedicarlos a otras actividades que sean susceptibles de crear empleo y, al mismo tiempo, si somos capaces, como estamos haciendo en relación con la industria de materiales ferroviarios, de buscar nuevas salidas para la tecnología española en el extranjero, también podríamos exportar tecnología evitando o amortiguando una difícil reconversión.

Por tanto, señorías, yo creo que lo que se ha hecho en este caso es empezar a abordar seriamente el complejo problema del ferrocarril, empezar a adaptar el ferrocarril a lo que debe ser una sociedad moderna, en la que no existe un único modo hegemónico de transporte, y el ferrocarril es ya un medio especializado. Creo que este tipo de medidas lo que hacen es garantizar seriamente el futuro del ferrocarril, y desde el punto de vista del problema o de los problemas que se puedan generar en el servicio a determinadas zonas del país. Tenga por cierto S. S. y esté seguro que desde luego tanto por parte del Ministerio de Transporte, que asume sectorialmente esta responsabilidad, como por parte de las Comunidades Autónomas, todas las operaciones que se han montado de posible sustitución de servicios, han sido teniendo en cuenta, por una parte, el establecimiento de servicios sustitutorios, que en la mayoría de los casos ya existen —no me refiero a los privados, sino incluso a los públicos— y, además, cuál es la opción y cuáles son las preferencias de los ciudadanos.

Por tanto, entiendo que está absolutamente injustificado este tipo de planteamiento, que no tiene sentido pensar en una moratoria en estos momentos porque los datos se conocen, son precisos, y además están contrastados por todas las partes que están trabajando, y lo que hay que hacer es tomar decisiones que permitan proseguir con el cumplimiento del contrato programa de RENFE, y en el momento en que el nuevo plan de ferrocarril esté elaborado —esta vez sí—, traerlo al Parlamento para que sea discutido y para que haya un compromis serio de la nación en torno a lo que debe ser el futuro del ferrocarril como un modo de transporte especializado y no como un elemento a conservar, casi con un tono cultural del siglo pasado, que puede ser muy respetable, pero hay que tener en cuenta que estamos ya a finales del siglo XX.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo para réplica.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Muchas gracias. Señor Ministro, quiero decirle que nosotros no nos solidarizamos con los caciques. Los caciques, las fuerzas conservadoras de nuestro país, tradicionalmente ahora y antes hacían lo que esta decisión pretende en gran medida, puesto que lo que subyace en este aspecto es fundamentalmente debilitar la empresa pública.

En el contrato programa no se plantea modificar las estructuras, no se plantea liberar a la RENFE de una serie de servidumbres impuestas por esas fuerzas reaccionarias en este país y que continúan. Quiten ustedes esas servidumbres, hagan una política progresista y entonces estamos seguros de que la RENFE podrá sobrevivir sin esos déficit que tiene actualmente.

Nosotros nos solidarizamos con esta posición, con los trabajadores en paro y con los trabajadores en activo que ven perder sus puestos de trabajo. Nos solidarizamos también con las Comunidades Autónomas, como la catalana, la andaluza, la asturiana, etcétera, que no están de acuerdo con esta decisión porque significa una discriminación en relación con otras zonas, con otras áreas del país que tienen tantas pérdidas como ellas, pero que no se someten, repito, a la decisión a la que se pretende someter a RENFE. Esa es la cuestión, señor Presidente, señor Ministro, que no aborda este plan y es precisamente la que a nosotros nos preocupa.

Usted habla de que las empresas están sobrecargadas de personal, RENFE no es el caso porque, en primer lugar, ha sufrido muchos recortes; en segundo lugar, porque, según las líneas de ferrocarril, RENFE es el ferrocarril de Europa que menos personal tiene, y usted lo sabe, lo que sucede es que viene cubriendo la falta de personal con dieciséis millones de horas extraordinarias. En un momento en que queremos sanear la economía, nosotros adoptamos esta decisión insolidaria. Hemos escuchado al propio Presidente de RENFE justificar estas horas extraordinarias; la mayor parte de esas horas están determinadas por una organización de trabajo que lleva a tratar de ahorrar personal de esa forma, evitando afrontar el problema del paro. Esa es la cuestión, señor Presidente.

Usted sabe que cuando hablamos del déficit de RENFE, eso no es ciertamente valorado como se vienen valorando en cifras, las cantidades pedidas para ahorro no son reales. Lo que RENFE recibe como compensación por las mal llamadas líneas altamente deficitarias se calculó en cifras del año 1979, habiéndose hecho los cálculos en un momento en que se intentaba presentar a toda costa un balance muy positivo.

Usted sabe que RENFE lo que hace es aplicar una política del Gobierno que le plantea unas tarifas rebajadas en unos aspectos y gratis en otros. El Gobierno no siempre compensa a RENFE por estas servidumbres a que tradicionalmente está expuesta la empresa pública.

Usted sabe que el Instituto de Transportes debería haber actuado aprovechando los datos en base a cálculos correctos, y no lo ha hcho. Se trata de suprimir un primer bloqueo que en el 85 con el cual la mayor parte de los entes autonómicos no están de acuerdo, y no se puede decir que esas autonomías estén influenciadas por los comunistas, porque en su mayor parte pertenecen al Grupo del actual Ministro.

En los gastos de personal usted sabe que en la RENFE se ha pasado del 70 por ciento de los totales a un 61 por ciento, con una reducción de 13.000 trabajadores, mientras que en Europa es un 80 por ciento. La plantilla, como he dicho, está por debajo de la normal.

Insisto, las aportaciones a la RENFE por parte del Estado son las más bajas que se realizan en las naciones europeas. Además está el retraso en dar las subvenciones, que es lo que determina en gran medida estos terribles costes financieros que significan un grave peso para la RENFE.

Desde luego la filosofía de usted, señor Ministro, entra en contradicción con la filosofía que está presidiendo el fortalecimiento del ferrocaril en Europa y en el mundo, y nos acercamos con su filosofía a la que rige en los países africanos, cuya diferencia fundamental es que carecen prácticamente de ferrocaril.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Fernández Inguanzo. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente. No comprendo por qué se molesta el señor Fernández Inguanzo cuando hablo de los caciques que en gran parte desarrollan unas líneas a finales del siglo XIX. Quizá se sienta más identificado si le digo que la mentalidad con que está defendiendo esta interpelación está muy próxima a la de Lenin cuando llegó a la Estación Finlandia de San Petesburgo, vestido de maquinista, que es como en realidad llegó en el momento de iniciar la revolución. Pero en aquella época cuando Lenin llegó los coches los tenían Kerensky y cuatro más, mientras que hoy en día los coches los fabrican y los tienen los trabajadores en su mayor parte. Casi tiene más mérito no tener coche que tenerlo.

Lo que ha ocurrido entre aquella época y hoy en día es que la motorización en países como España es absolutamente masiva, y esto cambia los datos del problema; y los cambia porque da una posibilidad de libertad de desplazamiento que hace que el ferrocaril ya no sea el único modo de transporte. Por lo tanto, yo creo que es ahí donde reside básicamente el problema, y muy fácilmente lo comprenderá S. S. Existe la anécdota de que muchos de los que vienen a protestar, al final acaban viniendo en autobús o en automóvil propio y mejor servicio harían si viniesen en ferrocarril.

Por eso creo que nuestra postura al plantear la garantía de futuro del ferrocarril es realista, pero le reitero que como modo de transporte especializado porque no se puede argumentar haciendo comparaciones con Europa. Hay que tener en cuenta las compensaciones.

Lo grave del hecho español es que los gastos de perso-

nal cuando hicimos el contrato-programa eran un 126 por ciento de la facturación de RENFE, en términos comerciales, y eso no puede ser, dado que en RENFE este año, por una política, si quiere suave, de jubilaciones voluntarias, aplicando la legislación vigente, se han marchado voluntariamente 5.000 agentes y no ha sufrido para nada el tráfico, porque había un exceso de plantilla en RENFE, y porque cuando tomamos medidas de este tipo lo que estamos garantizando es la posibilidad de empleo para la gente joven, porque hay renovación de plantilla.

Por tanto, yo creo que a una empresa ferroviaria como esta hay que contemplarla como un servicio a los ciudadanos, no como una carga, porque no se puede mantener la famosa tesis de que el Estado debe a RENFE y no le paga. Lo que RENFE tiene que hacer, como las empresas públicas y las demás es prestar servicios a los ciudadanos con la mayor eficacia posible y lo más barato para el contribuyente y para el usuario. Ese es su deber. No son instituciones intocables, y por eso, no solamente en España sino en otros países más avanzados, que tienen mayores problemas con el ferrocarril, no se está siguiendo en estos momentos una política expansiva, se está siguiendo una política selectiva. Porque el ferrocaril sirve para unas cosas sí y para otras no; y no le hablo del problema alemán o japonés, porque me va a cortar la palabra el señor Presidente por exceso de tiempo, pero son países en los que, desde el punto de vista financiero, el problema es mucho más grave.

Y me duele que se hable con tanto desprecio del tercermundismo de los países africanos. Precisamente uno de los aspectos de la política de transportes que estamos haciendo es el de ir a que la tecnología española, los técnicos españoles, puedan ayudar a modernizar, a hacer ferrocarriles en estos países, que se lo merecen y que, además, lo necesitan. Por ello hemos llegado o estamos llegando a acuerdos con Méjico, Cuba, Chile, Argentina, con países Iberoamericanos en los que podemos ayudar a modernizar el ferrocarril, en Africa occidental, en Extremo Oriente, porque pensamos que la tecnología española, desde el punto de vista ferroviario, es una técnica que puede ser bastante eficaz para estos países, y ahí tenemos que ayudar. Pero, desde el punto de vista español, creemos que lo que tenemos que hacer es tomar decisiones que permitan que nuestros ferrocarriles sean más eficaces para los usuarios y más baratos para los contribuyentes.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

¿Grupos Parlamentarios que quieran fijar su posición? *(Pausa.)*

Minoría Catalana, Grupo Popular, Grupo Socialista.

Por cinco minutos, tiene la palabra el señor Durán, de Minoría Catalana.

El señor DURAN LLEIDA: Señor Presidente, señorías, este Grupo Parlamentario participa plenamente de las inquietudes reflejadas en la interpelación urgente presentada por los Diputados comunistas del Grupo Mixto. Como ya se ha dicho a lo largo del debate que ha tenido lugar hasta estos momentos, no se discute nada más que la supresión de unas líneas de ferrocarril, supresión que se deriva, en primer lugar, de un contrato-programa elaborado por una parte por el Estado, Ministerios de Economía y Hacienda y Transportes y Turismo, y, por otra parte, por RENFE, Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, el 27 de febrero de 1984.

A partir de aquí hay una valoración de un estudio que, en todo caso subjetivamente, confirma este alto déficit por parte de las líneas que se pretenden cerrar. La razón que se arguye en el contrato-programa, y por tanto en la decisión política posterior del Consejo de Ministros, no es otra que ser líneas altamente deficitarias.

Cabe añadir a título de información, porque además va a servir para la argumentación que este Diputado va a utilizar en este turno de fijación de posiciones, la respuesta que, en nombre de la Presidencia del Gobierno, dio Roberto Dorado a infinidad de cartas que de diferentes lugares de España se habían recibido. Se decía que se habían suprimido tramos infrautilizados que no resultaban viables económica y socialmente. He aquí la importancia de la palabra «socialmente». El argumento que utiliza públicamente el Gobierno no es otro que el de decir que estas líneas son altamente deficitarias.

También he dicho, a raíz de un estudio elaborado por el Instituto de Estudios del Transporte, que cabría aquí una primera diferencia entre los argumentos utilizados por el Gobierno y otros estudios elaborados por otros órganos.

En mi intervención utilizo, lógicamente, como Diputado que soy por la provincia de Lérida, unos argumentos que están pensados básicamente para una línea que se incluye dentro de las que se pretenden cerrar, la línea de Lérida a la Pobla de Segur, pero por extensión puede hacerse ampliable a otros kilómetros de líneas de ferrocarril que se pretenden cerrar. Los argumentos utilizados por el señor Fernández Inguanzo en cuanto a zonas de baja renta y tradicionalmente desatendidas, incluso con auténticas dificultades de comunicación, están en la línea de lo que yo refiero, y, por tanto, mis argumentos son perfectamente extensibles al resto de las líneas que se pretende suprimir.

Hay una primera diferencia en lo que se refiere a delimitar el grado de déficit que presentan estas líneas. Por ejemplo, resultaba que el déficit que daba para esta línea el Instituto de Estudios del Transporte era superior al que realmente existía, de acuerdo con un estudio elaborado por la Generalidad de Cataluña. Por tanto, hay una primera diferencia de criterios en cuanto se refiere a erradicar objetivamente al auténtico importe del déficit de las líneas.

Había un segundo aspecto que este Diputado quiere reproducir en esta tribuna. ¿Por qué considerar que un servicio com es en este caso el servicio de transporte entre Lérida y la Pobla de Segur —o entre aquellas otras zonas del Estado que también apuntó el señor Diputado interpelante— pueda cerrarse por presentar déficit?

Nosotros entendemos que bajo este criterio debieran cerrarse otros servicios que reciben los ciudadanos del

Estado, y en cambio no se cierren o no se dejan de prestar precisamente por su carácter público.

Por tanto, entendemos que hay otra marginación respecto a aquellos ciudadanos que les afecta el servicio suprimido. No entendemos y no entiende este Diputado por qué tradicionalmente esta Cámara de Diputados aprueba créditos extraordinarios para cubrir los déficit de otros servicios de transportes y, sin embargo, no se aprueba otro crédito para cubrir un déficit muy inferior, en este caso de RENFE, para el servicio público de los ciudadanos en zonas deprimidas.

El Gobierno del Estado no tiene en cuenta lo que dice la Constitución respecto a la necesidad de fomentar la igualdad de todos los ciudadanos en cuanto a la no discriminación de los mismos por las razones que sean, en este caso por su situación geográfica. Tampoco tiene en cuenta —por lo que a líneas específicas se refiere— lo que la Constitución dice en el artículo 130, en relación a las zonas de montaña y el deber que tiene el Gobierno del Estado de contribuir, en este caso, al incremento de las comunicaciones, necesarios para la subsistencia de los ciudadanos, así como de los servicios que se les deban prestar.

La solución a todo esto no es a la que finalmente se llega por el Consejo de Ministros, gracias a la sensibilidad de la Generalidad de Cataluña, y en nuestro caso concreto a la Diputación de Lérida que está presidida por un socialista —tampoco en este caso quiero esconder la autenticidad de lo que esto significa—. Pero es una solución subsidiaria porque las Comunidades Autónomas o los órganos locales son conscientes de que los ciudadanos no deben quedarse sin este servicio. Conciencia que no tiene el Gobierno y sí ha tenido la Comunidad Autónoma.

La solución es modernizar —esta expresión que últimamente tanto se utiliza, emanada de algún congreso de partidos políticos—, pero modernizar un Estado no significa cerrar líneas; modernizar el Estado significa, entre otras cosas, invertir para incrementar la calidad de las líneas de RENFE y del transporte ferroviario. Como decía el programa socialista en las elecciones de 1982, en el transporte de ferrocarriles el objetivo general es mejorar su calidad y servir a los intereses sociales. El Gobierno ha adoptado, dentro del afán lógico de rebajar el déficit, la medida de no hacerlo con otras partidas que se han ido denunciando en el debate de Presupuestos, sino que lo ha hecho en base a un servicio público que afecta a pocos ciudadanos, pero que son tan ciudadanos como el resto de los ciudadanos españoles y nosotros creemos que esta diferencia es auténticamente antisocial.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Durán.

Tiene la palabra el señor Castroviejo por un tiempo de cinco minutos.

El señor CASTROVIEJO CALVO: Señor Presidente, señorías, el criterio del Grupo Popular respecto al cierre de líneas de ferrocarril que se va a efectuar como consecuencia de la decisión del Consejo de Ministros, celebrado el pasado 30 de septiembre, es ya bien conocido, puesto que nuestro Grupo ha formulado una interpelación en el Senado el pasado día 20 de noviembre. Se provocó entonces un debate clarificador en el que intervinieron los representantes de los distintos grupos territoriales.

En definitiva, consideramos que esta decisión ha sido adoptada, señor Ministro, con precipitación, sin rigor, careciendo de datos que resultaban imprescindibles para este fin, por lo que sería conveniente que se aplazara su entrada en vigor hasta que se reconsiderase esta decisión a la vista de una información más seria y rigurosa que es preciso elaborar.

Haciendo ya una rápida referencia a los motivos que nos llevan a solicitar este aplazamiento de la puesta en vigor de la decisión que se ha adoptado, hemos de señalar en primer lugar el hecho de que se ha basado en una información económica que es necesariamente insuficiente, puesto que RENFE, de forma incomprensible, carece de un sistema de contabilidad analítica que permita conocer costes e ingresos por líneas y productos.

En segundo lugar, los costes y los ingresos del conjunto de la red que se han asignado, con criterios muy discutibles, a las distintas líneas y productos para decidir el cierre tampoco son correctos, puesto que han sido contabilizados los gastos de explotación como inversiones y también se han destinado a amortización cifras muy inferiores a las que correspondería de acuerdo con el valor de sus activos.

La minoración de gastos ha llevado a presentar un balance en 1982 que refleja un déficit inferior en 57.000 millones de pesetas, cantidad bien notable, pero un dictamen reciente del Tribunal de Cuentas (que invalida cualquier decisión que se haya adoptado sin tenerla en cuenta, como es el cierre de líneas o, incluso, el mismo contrato-programa Estado-RENFE para el período que estamos viviendo, 1984-86) rechaza los criterios contables que se han aplicado.

En tercer lugar, carece de sentido adoptar una decisión de carácter prácticamente irreversible y de tanta trascendencia como es el cierre de unas líneas de ferrocarril, sin que previamente se hayan definido unos criterios mínimos respecto de la política ferroviaria y se haya elaborado un plan a largo plazo respecto al ferrocarril que sustituya al que había puesto en marcha el Gobierno anterior.

No pueden aprobarse decisiones que acentúen el ya pronunciado y crónico carácter radial de la RENFE, e incidan negativamente sobre las regiones menos desarrolladas de España, sin que previamente se haya elaborado un plan general de ferrocarriles que esté coordinado con la política de los diferentes territorios y con los planes de otros medios de transporte más actuales y se tengan en cuenta también consideraciones de política de defensa y estratégicas.

Esta forma de actuar ha llevado a la incoherencia de seleccionar las líneas que se sometieron a estudio para suprimir la subvención en función de que alcanzaran o no un determinado nivel de cobertura de los costes de explotación, con lo cual de este «juicio sumarísimo» se

han librado algunas líneas, aunque cubren el 60 ó el 70 por ciento de sus costes, pero no hay ningún motivo para que sean subvencionadas por el Estado, puesto que la subvención estatal no está en la mayor o menor cobertura del coste de los servicios, sino más bien en el hecho de que el Estado obligue a RENFE a realizar un determinado servicio público por razones estratégicas, sociales o de cualquier otro tipo no valorables por la propia RENFE y que ésta no asumiría por unos meros criterios comerciales de explotación y de beneficios. *(El señor Vicepresidente, Carro Martínez, ocupa la Presidencia.)*

Por otra parte, resulta difícil entender esta decisión de cierre de líneas si se tiene en cuenta que la densidad de vías por kilómetro cuadrado es muy inferior a la de los países de nuestro entorno europeo. La mayoría de los Grupos Parlamentarios coincidimos en señalar la necesidad de potenciar el ferrocarril mejorando su pésima gestión y emprendiendo, de una vez por todas, el proceso de modernización que debe realizarse para sacarlo del tercermundismo en el que está inmerso como consecuencia de tener una infraestructura atrasada que apenas ha sufrido cambios desde su inauguración en el siglo pasado y del escaso radio de sus curvas, que impide alcanzar velocidades aceptables, mientras que la infraestructura de otros medios competitivos modernos se ha actualizado profundamente.

Esta necesidad de modernización se pone en evidencia si comparamos el porcentaje de dobles vías de nuestro país —España, el 17 por ciento— con el de Europa occidental; Francia, el 45 por ciento; Italia, el 33 por ciento; Alemania, el 43 por ciento, y el Reino Unido, el 71 por ciento.

Por último, no creemos que el cierre de líneas tenga que ir íntimamente unido al saneamiento económico de RENFE, porque el saneamiento económico de una empresa, señor Ministro, es algo más profundo, menos coyuntural que reducir de una manera temporal los gastos. Y así lo ha reconocido la Comisión que este Gobierno ha creado para el estudio de los ferrocarriles españoles, puesto que en su Informe señala textualmente que las reformas aisladas y las medidas que sólo buscan efectos a corto plazo tendrán una eficacia muy limitada y podrían incluso ser contraproducentes. El saneamiento económico de la empresa exige que las decisiones se basen en criterios bien definidos, previamente estudiados, adecuadamente informados, sin precipitaciones, especialmente cuando son de la importancia del cierre de las líneas que nos ocupan, y esto es todo lo contrario de lo que se está haciendo.

Así no es extraño que usted, señor Ministro, en su primer año de gestión haya incrementado el déficit de RENFE en más de 32.000 millones de pesetas. Esta cifra representa un incremento porcentual del 26, que es cuatro veces superior a esa cantidad que ahora el Gobierno piensa ahorrar con el cierre de líneas que ha decidido efectuar por el Decreto del pasado mes de septiembre.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Carro Martínez): Muchas gracias, señor Castroviejo.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Para una solicitud de información a la Presidencia.

Es la segunda vez que este Ministro oye a un Diputado del Grupo Popular hablar de un dictamen del Tribunal de Cuentas sobre el déficit de la RENFE.

Yo, como Ministro del Gobierno, lo he estado buscando; no está publicado y dado que el Tribunal de Cuentas depende de las Cortes Generales y existe una Comisión, solicitaría a la Presidencia que me informara de cuál es el estado actual de esta cuestión, puesto que no conozco ningún dictamen del Tribunal de Cuentas sobre este punto tan importante.

El señor VICEPRESIDENTE (Carro Martínez): Esta Presidencia toma nota de la petición del señor Ministro y le dará la contestación que proceda por escrito, una vez obtenidos los antecedentes pertinentes.

Tiene la palabra el señor Abejón por tiempo de cinco minutos. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

El señor ABEJON ADAMEZ: Señor Presidente, señorías, voy a hacer unas breves consideraciones en torno a la interpelación que el señor Fernández Inguanzo, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, ha hecho sobre el tema del cierre de líneas deficitarias de la red española de ferrocarriles.

La primera consideración es dejar constancia de que en este caso, como en otros paralelos, siempre que se toca algún problema del ferrocarril se acaba o bien en aspectos puramente parciales, y muchas veces localistas, o entrando en consideraciones más o menos filosóficas sobre el tema del ferrocarril, de los transportes en general o, inclusive, de la empresa pública, sin centrarse en la cuestión concreta de que se trata.

Ni que decir que aparte del respeto y consideración que nos merecen los argumentos utilizados por los señores portavoces de los distintos grupos parlamentarios, estamos mucho más de acuerdo con los atinados y oportunos puntos de vista expuestos por el señor Ministro del ramo. *(Rumores.)*

El señor PRESIDENTE: Un momento, señor Abejón.

Ruego silencio a sus señorías.

Continúe, señor Abejón.

El señor ABEJON ADAMEZ: Gracias, señor Presidente. Digo que estamos, como no podía ser menos, naturalmente de acuerdo con los puntos de vista expuestos por el señor Ministro del ramo y, por tanto, nuestro Grupo manifiesta su solidaridad y su acuerdo con las medidas del Gobierno en esta materia.

La tercera consideración que quería hacer es un poco más general y me ha nacido al hilo de alguna de las intervenciones de los señores portavoces de los otros gru-

pos parlamentarios, y es la siguiente. Las sociedades industriales avanzadas en las que vivimos, probablemente camino de un nuevo modelo de sociedad post-industrial, se apoyan de forma muy importante en lo que este modesto Diputado, un poco teórico del tema, llama el triángulo de los transportes, de las telecomunicaciones y del tratamiento de la información. Ese triángulo volcado a un mundo bastante moderno, a un mundo de futuro, tiene una peculiaridad curiosa y es que mientras es fácil la modernización y la innovación en el tema del tratamiento de la información, implantando nuevos equipos, nuevas estructuras, nuevas técnicas, nuevos métodos, nuevas tecnologías, no lo es ya tanto en el tema de las telecomunicaciones, puesto que contamos con redes y con infraestructuras que tienen ya un cierto peso, una cierta tradición y es bastante difícil en el tema de los transportes, porque heredamos redes que, en algunos casos, son seculares o multiseculares. Evidentemente, una de ellas es la red ferroviaria. Y parece evidente que en el tema de los transportes la modernización pasa necesariamente por prescindir de algunas de esas estructuras o por una nueva utilización de las mismas. Es un argumento por lo menos paradójico el hecho de decir que si contamos con una red ferroviaria muy inferior a la de otros países europeos, la modernización y la innovación del sistema de los transportes españoles pasaría por construir una moderna red de ferrocarriles que tuviera una densidad igual o mayor a la de otros países de Europa, cuando es mucho más cierto que la solución de los problemas del transporte español pasa por la modernización de todo el sistema de los transportes como un todo, donde hay que tener en cuenta todos los factores y, naturalmente, todos los modos. Eso obliga a que el óptimo social, el óptimo económico, el óptimo medioambiental haya que buscarlo de una forma global, viendo el sistema y no parándose en un modo o en parte de la línea de la red.

Por eso decía que muchas de las consideraciones de los señores Diputados me parecían un tanto parciales, un tanto localistas y, por tanto, en cierto modo, fáciles de sostener desde ópticas sectoriales o desde ópticas territoriales parciales.

Es evidente desde el punto de vista de los ciudadanos de un cierto territorio en el que se va a cerrar una línea, es evidente desde el punto de vista de ciertos sectores económicos o de ciertos sectores empresariales radicados en esas zonas, es evidente desde el punto de vista de los propios trabajadores del subsector ferroviario que el cierre de líneas tiene un aspecto a veces traumático y es lógica la reivindicación y la defensa en contrario. Ahora, la obligación del Gobierno, la obligación del partido que tiene la mayoría nacional, es velar por los intereses del conjunto, en este caso velar por el óptimo del sistema de los transportes. Por tanto, es absolutamente razonable que se aborde la cuestión desde el punto de vista de que es necesario ahorrar medios económicos, ahorrar recursos en unas partes del sistema para poder optimizar el todo.

Se han hecho consideraciones sobre si nuestro transporte ferroviario es más o menos deficitario que el del resto de la Comunidad Económica Europea, en la que nos vamos a integrar, y es curioso que todos los países de la Comunidad Económica Europea tienen unos déficit ferroviarios que oscilan entre un 0,5 y un 1 por ciento del PIB, y es curioso también que el montante global que las haciendas públicas vierten sobre los ferrocarriles de la Comunidad Económica Europea se acerca precisamente a los dos billones de pesetas, que es más o menos, curiosamente, algo más de diez veces lo que se aporta en el caso español.

Por tanto, nuestra situación no es tan disímil de la de los demás países europeos, haciendo, naturalmente, los cambios de escala, de demografía, de orografía y de densidad por red, por lo que no hay que sacar excesivas conclusiones de esas analogías o disimilitudes.

Por todo ello, insistimos en el criterio de que la política de transportes del Gobierno es acertada en la búsqueda de ese óptimo global; no podemos por menos de solidarizarnos con la política de transportes del Gobierno, que es criticada desde ciertos Grupos políticos, desde ciertos grupos sociales y desde ciertos medios de comunicación social, siempre apoyándose en aspectos puramente coyunturales o, pudiéramos decir, accidentales, apoyándose siempre en intentos de conseguir beneficios parciales o locales, mientras que la postura del Gobierno en este tema, como en otros, es la de procurar un óptimo social, la de procurar el óptimo del conjunto del país y, muy especialmente, de las clases populares que sostienen con su trabajo y con sus impuestos la Hacienda pública.

Por todo ello, señor Presidente, señorías, manifestamos nuestro apoyo a la política del Gobierno en este tema y nuestra solidaridad con los argumentos expuestos por el señor Ministro, e insistimos en que la solución de alguna de las líneas debe pasar por acuerdos con las Comunidades Autónomas correspondientes.

A este respecto quisiéramos indicar al señor Durán que casi todos los argumentos expuestos por él aquí, y los que pudiéramos exponer en sentido contrario, han sido puestos de relieve de forma muy amplia en la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, donde ha quedado clara cuál debe ser la postura al respecto y cuáles pueden ser las vías de comunicación entre la Administración central, la Administración autonómica, la Diputación de Lérida y la propia RENFE.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Abejón.

PREGUNTAS:

— DEL DIPUTADO DON JUAN MARIA BANDRES MOLET, DEL GRUPO MIXTO, QUE FORMULA AL MINISTRO DEL INTERIOR: ¿HA SIDO AUTORIZADA POR EL MINISTRO DEL INTERIOR LA PRESENCIA Y ACTUACION PUBLICA EN ESPAÑA DE ALFONSO ROBELO Y OTROS REPRESENTANTES DE ORGANIZACIONES QUE EMPLEAN LA FUERZA

ARMADA PARA DERROCAR VIOLENTAMENTE EL GOBIERNO LEGITIMO DE NICARAGUA?

El señor PRESIDENTE: Terminada la interpelación, vamos a pasar al turno de preguntas orales. Las preguntas números 23, 24 y 25, por ausencia del señor Ministro de Asuntos Exteriores y a petición del Gobierno, se han retrasado y tendrán que verse sin falta en el Pleno del día 28 de este mes. Asimismo, la pregunta número 34 ha sido retirada, y la pregunta número 32, del Diputado don Miguel Herrero Rodríguez de Miñón, va a ser formulada oralmente por el Diputado don Fernando Suárez.

Tiene la palabra el señor Bandrés para formular la pregunta número 19.

El señor BANDRES MOLET: Señor Ministro del Interior, yo me excuso por anticipado porque sé que el fondo de mi pregunta no debiera ir dirigido a usted, sino a otras personas o grupos con los cuales nada tiene que ver el señor Ministro, pero el Reglamento me impide hacer preguntas a personas que no sean del Gobierno. Por eso empleo el Reglamento y hago la pregunta. Quiero también añadir que mi pregunta se ciñe a la presencia en España de un tal Alfonso Robelo y de otras personas que le acompañaban y que son de su misma catadura, porque yo sé distinguir perfectamente, señor Ministro, ente discrepantes y pistoleros.

Hago mi pregunta: ¿Ha sido autorizada por el Ministro del Interior la presencia y actuación pública en España de Alfonso Robelo y otros representantes de organizaciones que emplean la fuerza armada para derrocar violentamente el Gobierno legítimo de Nicaragua?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Bandrés.

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

No se preocupe, señor Diputado, tengo un cierto hábito ya de recibir una especie de bofetadas simbolicas que van destinadas a otras caras, pero la verdad es que a veces las recibo yo. *(Risas.)*

Como usted anunciaba, efectivamente no han sido autorizadas a venir esas personas por el Ministerio del Interior ni por ningún otro Departamento del Gobierno. No es necesaria esa autorización, como sin duda S. S. conoce, y tampoco han sido invitadas por ningún organismo gubernamental. Los ciudadanos de Nicaragua, para entrar válidamente en España, de acuerdo con nuestras leyes basta con que presenten u pasaporte en vigor, y este es el caso de estas personas a las que usted se refiere. Consiguiente, no hay ninguna necesidad de autorización para su entrada en España y para su permanencia por el período que autorizan los pasaportes, que de acuerdo con nuestras leyes es hasta noventa días.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Bandrés.

El señor BANDRES MOLET: Me alegro mucho, señor Ministro, de que no haya tenido usted ninguna intervención porque es un asunto que a mí me pone muy nervioso, porque me parece una desconsideración con un Gobierno amigo, con el que hay unas buenas ralaciones diplomáticas, un Gobierno legítimo que ha celebrado recientemente unas elecciones impecables, bajo una ley perfecta *(Rumores.)*, o muy perfecta, o muy buena por lo menos. *(Risas en los escaños de la derecha.)* Sí, y me parece además una injusticia con un pueblo como el de Nicaragua que ha luchado contra una dictadura horrible y que está orgulloso de su revolución. Y no lo digo porque lo haya leído, sino porque he hablado con ese gente y he estado entre ellos. Además, me parece un despropósito político porque recibir con honores en este país a jefes de bandas armadas de otros países es sentar un mal precedente; tal mal precedente que pensamos qué cara pondríamos aquí si algunos jefes de bandas armadas fueran recibidos por la Reina de Inglaterra, por ejemplo, o por alguien importante de cualquier país próximo, invitados con honores, poniéndoles un hotel a su servicio, dejándoles los micrófonos en las tribunas de la prensa. A mí me parece un suceso verdaderamente vergonzoso.

Mire, señor Ministro, la víspera de venir esos individuos a España mataron a 21 funcionarios que estaban recolectando café —café que les hacía falta para la exportación— en una función patriótica; funcionarios del Gobierno, de Telefónica en concreto, entre los cuales había cinco mujeres que dejaron en casa a sus hijos, y a esa gente han traído ustedes, señores de la derecha. *(Algunos señores Diputados: ¡Muy bien! Risas en los escaños de la derecha.)*

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Quiero hacer una aclaración complementaria: el Gobierno español, señor Bandrés, no ha recibido ninguna protesta ni, por supuesto, ninguna indicación ni ninguna observación por parte de la Embajada de Nicaragua en España ni de ninguna otra autoridad nicaragüense.

Por lo demás, en cuanto a algunas otras de sus manifestaciones, al no tener nada que ver con el Gobierno, no tengo por qué entrar en ellas, pero sí me parece que esta otra aclaración es importante e interesante.

— DEL DIPUTADO DON JON GANGOITE LLAGUNO, DEL GRUPO VASCO (PNV), QUE FORMULA AL MINISTRO DEL INTERIOR: ¿QUIEN DIO LA ORDEN A LA POLICIA NACIONAL PARA DESALOJAR DE LA FORMA EN QUE LO HIZO A LOS TRABAJADORES DE LOS ASTILLEROS DE EUSKALDUNA EL PASADO DIA 23 DE NOVIEMBRE?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Jon Gangoiti Llaguno, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

El señor GANGOITI LLAGUNO: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro del Interior, ¿quién dio la orden a la Policía Nacional para desalojar de la forma en que lo hizo a los trabajadores de los Astilleros de Euskalduna el pasado día 23 de noviembre?

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): La Policía Nacional, señor Diputado, tenía instrucciones del Gobierno Civil para que protegiera el libre tránsito de los ciudadanos por el puente de Deusto y procurara garantizar su integridad física, que fue no sólo amenazada sino vulnerada en bastantes ocasiones a partir del 13 de octubre en que comenzaron serios conflictos en esa zona. La actuación concreta en este caso, y en cualquier otro, la deciden los responsables de las Fuerzas de Seguridad que hay sobre el terreno: los jefes y oficiales que las mandan.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.
El señor Gangoiti tiene la palabra.

El señor GANGOITI LLAGUNO: Nosotros consideramos, señor Ministro, que, desde luego, desde el punto de vista de nuestro Grupo Parlamentario, la respuesta por parte de las Fuerzas de Orden Público fue realmente exagerada e injustificada, porque todos sabemos que se llegó incluso a utilizar armas de fuego.

Nosotros pensamos que existen otros métodos y que, desde luego, debe intentarse por todos los medios que no ocurran sucesos como éstos, así como otra serie de actos, porque usted sabrá perfectamente cómo quedaron destrozadas una serie de dependencias tales como bibliotecas e incluso las sedes de la mayoría de los sindicatos, aunque unos más y otros menos.

Nosotros opinamos que esto es peligroso, que es un salto cualitativo importante, y precisamente unos días después del atentado contra un dirigente político de Herri Batasuna. Desde luego, nuestro Grupo Parlamentario piensa que es necesaria una investigación sobre por qué se produjeron estos hechos, ya que creemos que no son de recibo.

Nosotros estimamos que actitudes como éstas no se deben repetir. Pensamos que la razón de la fuerza indiscriminada, como se utilizó en esa situación, no beneficia a ninguno de los que defendemos la libertad, a ninguno de los Grupos Parlamentarios que estamos aquí, sino que, al revés, beneficia a quienes utilizan la fuerza para imponer sus razones.

Por eso, señor Ministro, nuestro Grupo espera que no se repitan actos como éste.

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

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Con todos los respetos, creo, señor Diputado, que sus aseveraciones no son demasiado ecuánimes con respecto a esos sucesos. Como le he indicado, comenzaron —y usted lo sabe bien porque es vizcaíno— el día 13 de octubre; pero hay una circunstancia que yo creo que no ha sido puesta suficientemente de relieve, y es que, como sabe, la factoría de Olaveaga, antes Euskalduna, está lindando con el puente de Deusto, y sabe que, a lo largo de esos días, se estuvieron arrojando bolas de acero y otros instrumentos que, en muchas ocasiones, dieron no sólo a las Fuerzas de Seguridad, sino a ciudadanos pacíficos que pasaban por ese puente. Usted sabe que el puente de Deusto es una vía muy importante para Bilbao, que su cierre provoca un colapso y unas dificultades grandes en la circulación.

El hecho de entrar en la factoría de Euskalduna, que se había producido en otras ocasiones, no es g ratuito, no es una fábrica aislada en la que las Fuerzas de Seguridad entran para hostigar a los trabajadores. Las Fuerzas de Seguridad de lo que tratan es de garantizar la seguridad de los ciudadanos pacíficos que pasaban por una vía muy importante de Bilbao, que es el puente de Deusto, y vuelvo a insistir, y usted lo sabe muy bien, que están juntos, pegando.

En cuanto a sus aseveraciones, no es verdad que las Fuerzas de Seguridad entraran disparando como usted ha dicho y se ha dicho en otros lugares; hubo disparos, pero no entraron disparando. No es verdad, señor Gangoiti, que las Fuerzas de Seguridad destrozaran locales de nada; no es verdad. No es verdad que no entraran en los locales de la UGT, como también se ha dicho de forma insidiosa; no es verdad. También entraron en los locales de la UGT, y al día siguiente, el periódico de más circulación del País Vasco, «El Correo Español», publicaba una foto de la policía entrando en la sede de la UGT ha dicho usted que resultaron heridos 22 miembros de las Fuerzas de la Policía Nacional en ese acto. No era una actividad pacífica.Entraron allí para alejarlos de las proximidades del puente de Deusto y cumplir con su obligación. Habían sido requeridos por muchas entidades de Bilbao —y usted lo sabe—, incluso con publicidad pagada en la Prensa.

— DEL DIPUTADO DON ANTONIO DIAZ FUENTES, DEL GRUPO CENTRISTA, QUE FORMULA AL MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION: ¿POR QUE NO SE HA REALIZADO EL TRASPASO DE SERVICIOS E INSTITUCIONES Y DE LOS MEDIOS MATERIALES Y PERSONALES A LA COMUNIDAD AUTONOMA DE GALICIA EN MATERIA DE CAMARAS AGRARIAS?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado Díaz Fuentes, que tiene la palabra.

El señor DIAZ FUENTES: Señor Ministro de Agricultura, si el artículo 27 del Estatuto de Autonomía de Galicia

confiere a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de Cámaras Agrarias, y esto está siendo demandado intensamente desde aquella Comunidad, ¿por qué motivo no se ha producido todavía el traspaso de servicios y de los medios materiales y personales a la Comunidad Autónoma de Galicia en esa materia de Cámaras Agrarias?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Díaz Fuentes.

Tiene la palabra el señor Ministro de Agricultura.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): No ha sido posible porque como conoce S. S. las posiciones diferentes entre ambas Administraciones no han permitido preparar un texto para la Comisión Mixta de transferencias. No ha sido posible porque no existía acuerdo entre los proyectos de ambas Administraciones.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Díaz Fuentes.

El señor DIAZ FUENTES: Señor Ministro, créame que tengo el convencimiento de que la cuestión está más en una falta de voluntad política que en una falta de coincidencia en las posiciones; incluso para ello no creo que fuera tan difícil, aunque sólo fuera tomando como referencia el decreto del año 1980 sobre transferencias de la misma materia a la Comunidad Autónoma vasca.

Quiero decirle que ello está siendo solicitado por la Xunta de Galicia, por las propias Cámaras gallegas, que han constituido una federación gallega en este sentido para concurrir incluso y participar en el proceso de institucionalización de Galicia, y la propia voluntad del pueblo gallego que a través del Parlamento gallego ha tomado la iniciativa de aprobar la Ley 4/1984 sobre régimen jurídico de las Cámaras Agrarias en el territorio de Galicia. No es fácilmente comprensible que no se produzca ese debido traspaso de medios personales y materiales para satisfacer esa demanda legítima.

Quiero decirle que la prolongación de esta situación puede generar conflictos desagradables incluso al propio Ministerio, porque el Instituto de Relaciones Agrarias ya no puede, en su relación con las Cámaras Agrarias gallegas, estar aplicando el Real Decreto-ley de 2 de junio de 1977, que en Galicia ya no tiene vigencia porque el Parlamento gallego aprobó una ley.

Quiero recordar que autonomía significa facultad de una Comunidad para dictar normas propias que, sólo por eso, pasan a formar parte del ordenamiento jurídico del Estado, aplicables al territorio de donde esas normas proceden. Las Cámaras Agrarias de Galicia no pueden dirimir, naturalmente, quién ha de desempeñar las relaciones administrativas con ella, Ministerio o «Conselleria», pero tienen el derecho a exigir que quien quiera que sea les aplique la ley que en aquel territorio está rigiendo, que es la ley gallega. Ya sería audacia, señor Ministro, que teniendo que aplicar la ley gallega, al sujeto que la aplique quiera ser el Gobierno central.

Por otra parte, advierto que esa ley no va a ser útil, de ninguna manera, para una actitud intervencionista, porque la ley gallega no es intervencionista. No tiene interés de ninguna clase mantener ninguna retención que pudiera haber en ese aspecto. Y pienso que las propias Cámaras Agrarias de Galicia, haciendo una simple invocación del principio de legalidad podrían demostrar al Ministerio de Agricultura lo innecesario de una...

El señor Presidente: Ha terminado su turno.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, señor Diputado, la voluntad política supuesta de una parte y no supuesta de otra parte no es presentable como una base de principio, por lo menos si no se demuestra.

Usted conoce muy bien que hemos intentado durante el año 1983, y después, negociar este tema como se han negociado otros con Galicia y con otras Comunidades. Ha habido transferencias importantes desde el Gobierno sobre materias diversas que han sido puestas de manifiesto, con un volumen como no se había hecho en el primer momento de las transferencias; también con Galicia. Lo que pasa es que existen diferencias importantes entre las posiciones de ambas partes en materia de Cámaras Agrarias. No es un problema de competencias del Ministerio, sino de posiciones diferentes.

¿Cuáles han sido fundamentalmente las posiciones que se han manifestado, cuando se ha iniciado esta discusión? Mire, en algunos temas se ha llegado a acuerdos, pero hay otros realmente básicos que la Administración gallega no ha considerado. Por eso el Gobierno no ha avanzado en este tema. Y le voy a decir cuáles son. Especialmente son aquellos relativos a no querer aceptar la referencia al artículo 149 de la Constitución, que está contenido en el artículo 27 del Estatuto gallego. Tampoco hay un reconocimiento de intentar recoger la posibilidad de que exista una relación de consulta y colaboración entre la Administración del Estado y las Cámaras Agrarias, elementos fundamentales que otras Comunidades han reconocido en esta misma materia.

Estoy seguro de que si el Estado hubiera hecho una transferencia sin defender esos principios de tipo general, de carácter básico, usted habría demandado al Gobierno en esta Cámara, o en otro sitio, por haber hecho un proceso de transferencias en esas condiciones.

Otra cuestión es que usted, por otro lado, esté haciendo una especie de llamamiento al no acatamiento a las normas administrativas del Instituto de Relaciones Agrarias (IRA).

En este caso, señor Diputado, se está poniendo usted en una posición que empieza a utilizarse en Galicia por algunas personas ligadas a la Consellería de Agricultura. No está demostrado. Ciertamente es un proceso de desobediencia administrativa realmente peligroso el que se está iniciando con el mandato a esos funcionarios para el

incumplimiento de las funciones como personas dependientes de una institución pública.

— DEL DIPUTADO DON LUIS MARDONES SEVILLA, DEL GRUPO CENTRISTA, QUE FORMULA AL MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES: ¿QUE RAZONES EXISTEN PARA INCLUIR DENTRO DEL PLAN DE ELECTRONICA PARA DEFENSA, EN EL PLAN ELECTRONICO E INFORMATICO NACIONAL, LOS PROGRAMAS DE SUMINISTROS PARA EL PROGRAMA SACTA PROMOVIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACION CIVIL?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 22, del Diputado don Luis Mardones Sevilla, del Grupo Centrista.

Quisiera aclarar que hay un error en la pregunta, donde dice «los problemas de suministros» en la línea segunda, debe decir «los programas de suministros».

Tiene la palabra, señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Gracias, señor Presidente, por la aclaración.

Mi pregunta es la siguiente: ¿Qué razones existen para incluir dentro del Plan de Electrónica para Defensa, en el Plan Electrónico e Informático Nacional, los programas de suministros para el programa SACTA promovido por la Dirección General de Aviación Civil?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Mardones.

El señor Ministro de Industria tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (Solchaga Catalán): Gracias, señor Presidente.

El señor Mardones hizo esta pregunta en parecidos términos, no sé si exactamente los mismos, en la Comisión de Industria cuando se discutió el Plan Electrónico e Informático Nacional, y la misma respuesta que le di entonces le puedo dar ahora.

Cuando decidimos estudiar en qué subsectores se agrupan las diversas actividades electrónicas, algunos de ellos respondían a subsectores de entidad suficiente como para que fueran todas las actividades homogéneas. En otros casos no; eran actividades demasiado pequeñas, que si las cogíamos separadamente significaban un número de subsectores demasiado elevado. Así, por ejemplo, en el sector de telecomunicaciones se ha incluido el material correspondiente a emisión y transmisión de radio y televisión; en el subsector de electrónica industrial se ha incluido el material de instrumentación y los componentes para energía solar. Y del mismo modo, por las relaciones de las empresas que lo hacen también en lo que se refiere a sistemas de detección de tráfico aéreo para la Defensa, se puso el programa SACTA con todos los programas de suministro relacionados dentro del subsector de defensa. No existe ninguna otra razón, sino una de presentación y de proximidad a las actividades.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

El señor Mardones tiene la palabra.

El señor MARDONES SEVILLA: Gracias, señor Presidente.

El señor Ministro de Industria y Energía me ha respondido a esta pregunta. Originalmente estaba dirigida al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y tuve la duda de si tenía que dirigírsela a este representante del Gobierno —el señor Ministro de Transportes— o al señor Ministro de Defensa, porque ya había escuchado en la Comisión de Industria la versión del señor Ministro de Industria y Energía, y esto hace un triángulo, que trataba con mi pregunta de darle una clarificación y buscarle una congruencia.

A lo largo de los últimos años en el Ministerio de Transportes, por lo que respecta tanto a la Dirección General de Aviación Civil como al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, se ha ido produciendo un proceso de normalización, de clarificación en el sentido de que el mando es civil y se han ido despejando interferencias contraproducentes de mandos militares. Eso es bueno y todos tenemos que felicitarnos por esta clarificación del ordenamiento civil.

Ahora bien, al aparecer en el «libro blanco» y en el Plan Energético e Informático Nacional que dos empresas españolas situadas en el campo de la aviación civil —así se dice textualmente, señorías—, para hacer posible que la totalidad de los suministros necesarios, dentro del programa SACTA promovido por la Dirección General de Aviación Civil, sean realizados con tecnología española y esta experiencia sirva para ulterior exportación, me preguntaba a qué venía a cuento que esto se incluyera dentro del ámbito del Ministerio de Defensa, porque podría resultar una cosa muy pintoresca: la criatura depende del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el padrino es el Ministeri de Industria y Energía y el padre de la criatura el Ministerio de Defensa. Esto requería, a nuestro juicio, una armonización, una clarificación, para que no se creen susceptibilidades de que todo el Plan SACTA sea un largo brazo del Ministerio de Defensa en determinados controles, no ya solamente de lo que pretende el Plan SACTA en la aviación civil española, que es laudatorio, sino que dos empresas españolas situadas, además, en el campo de la aviación civil —no militar— se vieran involucradas en una dependencia y en una situación de tener que prestar al Ministerio de Defensa cosas que son más correctas que se presten al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Este era el sentido.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Mardones.

El señor Ministro de Industria tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (Solchaga Catalán): Gracias, señor Presidente.

Solamente para tranquilizar al señor Mardones, porque me parece que en Comisión no llegó a explicar esta

preocupación que él tenía sobre las interferencias, en parte, corporativas y, en parte, administrativas de varios Ministerios.

En primer lugar, en efecto, es verdad que dentro de la Dirección General de Aviación Civil se va a una estructura mucho más civil, que es mucho más razonable que las interferencias con militares.

En segundo lugar, también es verdad que los planes SACTA los hacen empresas que no son del Ministerio de Defensa; son, en este caso, dos empresas que no tienen nada que ver con la aviación civil: una empresa pública, Equipos Electrónicos, y una empresa privada, FECSA Sistemas; no tienen nada que ver con la aviación civil, pero sí con los sistemas electrónicos aplicables al tráfico aéreo, a la aviación civil y a otras muchas cosas.

En tercer lugar, quiero decirle que, en última instancia, hoy existe un Ministerio de Defensa que hace unos planes de compras y que esos planes para lo que sirven es para estimular el desarrollo de una industria avanzada tecnológicamente. Pero ese Ministerio de Defensa, una vez que ha hecho esos planes de compra y haberlos utilizado para estímulo, no interviene luego ni en el mando directo de las industrias ni en la estrategia ni en su organización. Eso en este Gobierno —cambiando largamente, quizá, lo que ha sido el estilo de anteriores Gobiernos— no se produce.

— DEL DIPUTADO DON MANUEL RENEDO OMAECHEVARRIA, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA SOLUCIONAR DURANTE EL PROXIMO AÑO EL PROBLEMA DEL DESEMPLEO AGRARIO ANTE EL FRACASO DEL P. E. R. EN ANDALUCIA Y EXTREMADURA?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Manuel Renedo Omaechevarría, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra.

El señor RENEDO OMAECHEVARRIA: Al señor Ministro de Trabajo: Usted bien sabe mejor que nadie, como es lógico, que el Plan de Empleo Rural que se puso en marcha en Andalucía y Extremadura a primeros de año, ha constituido un auténtico desastre por mil razones, que van desde que no era un verdadero plan, sino unas simples obras que se hacían con carácter más o menos rutinario; porque se han ejecutado muy mal y tarde; porque el Gobierno no ha tenido capacidad alguna para controlar los infladísimos techos agrarios, hasta el punto de que se va a dar la circunstancia de que, según los últimos datos de que dispongo, cerca de 100.000 trabajadores eventuales agrarios no han realizado ni una sola jornada durante todo el año, que es la prueba más palpable de que no son trabajadores del campo.

Por toda una serie de circunstancias, lo cierto es que nos encontramos ya a finales de año, que la situación se nos echa encima y que hay que aplicar una solución, puesto que el problema del empleo agrario en Andalucía es real, aunque esté muy inflado y desfigurado por unas estadísticas de las que no nos podemos fiar.

Sabemos que el Ministerio está teniendo conversaciones con una serie de fuerzas políticas y sociales (en las que, por cierto, no interviene, ni siquiera mínimamente, esta Cámara), por eso, el objeto de mi pregunta es conocer cuál va a ser la postura gubernamental en este importante terreno en relación con Andalucía y Extremadura.

La pregunta concreta es: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para solucionar durante el próximo año el problema del desempleo agrario ante el fracaso del PER en Andalucía y Extremadura?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Renedo.

Tiene la palabra el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social.

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): Gracias, señor Presidente.

Tengo que empezar por decir al señor Renedo que no comparto su valoración sobre el Plan de Empleo Rural. En absoluto es un fracaso, un desastre —ha utilizado la palabra «desastre» en la intervención y «fracaso» en la pregunta—. Y la prueba de ello es que hay, un año después de su implantación, muchos más colectivos que apoyan ese Plan y que piden la continuidad del mismo para el próximo año, de los que había cuando en diciembre de 1983 el Gobierno, por un real decreto —que no por una ley, no siendo, por tanto, materia propia, salvo en trámite de control del Ejecutivo, de discusión parlamentaria sino que es de discusión reglamentaria— lo puso en marcha.

Por tanto, a la vista de esas valoraciones positivas de los interlocutores sociales y de las Comunidades Autónomas de Andalucía y Extremadura, el Gobierno entiende que es necesario mantener en 1985 dicho Plan de Empleo Rural, los subsidios de los trabajadores eventuales del campo y las actuaciones en materia de formación profesional.

Probablemente, si valorásemos como lo hace el señor Renedo el Plan de Empleo Rural no sería ésta la contestación, pero, como nuestra valoración es radicalmente la contraria, pretendemos mantener ese Plan que nos parece un avance histórico sobre el desastre del empleo comunitario que no fue creado por este Gobierno, sino por los anteriores.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Renedo.

El señor RENEDO OMAECHEVARRIA: Yo creo, señor Ministro, que desastre por desastre, los dos sistemas se pueden dar la mano. Era muy malo el sistema del empleo comunitario —y ya tuvimos ocasión de hablar del mismo en el trámite de la discusión parlamentaria— y éste también es un desastre.

Y no lo digo yo, lo dice todo el mundo, empezando por la Junta de Andalucía, que se ha quejado y que ha discutido con el Gobierno central acerca de quién tiene la responsabilidad de que las obras no se hayan ejecutado, de que no hayan llegado a las cantidades prometidas, etcétera.

La realidad es que en el Plan de Empleo Rural, desde un punto de vista teórico, es infinitamente mejor que el sistema de empleo comunitario. Lo que ocurre es que este año no ha habido un Plan de Empleo Rural. Simplemente no ha existido ese Plan —y mucho me temo que este próximo año va a pasar exactamente igual—, sino simplemente unas obras que se hacen todos los años, en las que se gasta más o menos dinero, obras que no están coordinadas en absoluto, sin el más mínimo control y sin la más mínima efectividad social.

Una cuestión es la teoría, en la que estoy de acuerdo —es mucho mejor que haya un Plan de Empleo Rural para que la gente trabaje y cuando no pueda trabajar pueda cobrar el seguro de desempleo—, y otra cuestión es —y no lo digo yo, sino sus correligionarios andaluces —que no exista Plan de Empleo Rural ni algo que remotamente se le parezca.

La consecuencia es que un 80 por ciento de los trabajadores eventuales agrarios en Andalucía se van a encontrar con que no han cumplido las 60 jornadas exigidas para poder cobrar el próximo año el seguro de desempleo.

Y ya sabemos que hay mucho fraude, porque otro de los grandes problemas es que existe un fraude máximo por parte de los trabajadores, de los empresarios, incluso hay complicidad...

El señor PRESIDENTE: Su tiempo, señor Renedo.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): Gracias, señor Presidente.

Dudo que en el escaso tiempo que me queda para responder al señor Renedo pueda explicarle lo que es el Plan de Empleo Rural. Me da la impresión que no lo conoce más que de oídas.

El Plan de Empleo Rural son una serie de proyectos de inversión del Presupuesto que votaron estas Cámaras para 1984, adscritos, para que, en la realización de esos proyectos, se vayan empleando determinados porcentajes —según la forma de adjudicación de los proyectos — a los trabajadores procedentes del colectivo de antiguos beneficiarios del empleo comunitario y que hoy están censados con nombres y apellidos por primera vez en la historia.

Esos proyectos de inversión se han realizado en unas tasas mucho más elevadas de lo que parece desprenderse de sus ambiguas apreciaciones y, desde luego, mucho más elevadas que las del resto de las inversiones públicas, a pesar de que la tasa de realización de las inversiones públicas a fines de este año no va a ser inferior a la tradicionalmente registrada en ejercicios anteriores.

Además, se han destinado, por vía de convenios con el INEM, con Corporaciones locales y con organismos públicos, varios miles de millones de pesetas para dar empleo a ese colectivo que antes no lo tenía porque se le daba una ayuda mísera para dejarles tumbados debajo de las encinas en muchas ocasiones.

En tercer lugar se ha establecido no si llegan los fondos o dejan de llegar, que era el problema del empleo comunitario, sino un subsidio que se paga por talón, como a cualquier otro subsidiario y, a través del mecanismo de subsidio, todo el que no sea trabajador agrario dejará de cobrarlo el año que viene.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

— DEL DIPUTADO DON MANUEL DIAZ-PINES MUÑOZ, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUÉ INFORMACION PUEDE OFRECER EL GOBIERNO SOBRE LA PERMANENCIA EN UN HOTEL DE RUIDERA Y LA CIRCULACION POR LA PROVINCIA DE CIUDAD REAL DE LOS MILITARES BOLIVIANOS IMPLICADOS EN EL SECUESTRO DEL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL SILES ZUAZO?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Manuel Díaz-Pinés. *(Rumores.)*

El señor DIAZ-PINES MUÑOZ: Señor Presidente, señorías, ¿qué información puede ofrecer el Gobierno sobre la permanencia en un hotel de Ruidera y la circulación por la provincia de Ciudad Real de los militares bolivianos implicados en el secuestro del Presidente constitucional Siles Zuazo?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Díaz-Pinés.

Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Seguramente, señor Diputado, puedo ofrecerle más información de la que el tiempo de que reglamentariamente disponemos, me permite.

No obstante, puedo indicarle que una pregunta similar procedente de su Grupo, del señor Tarragona concretamente, ha sido contestada por escrito a mediados del mes pasado. Muy sucintamente puedo indicarle que estos miembros del Ejército de Bolivia —un jefe y cuatro oficiales— se encuentran en España a requerimiento de dos Gobiernos con los que mantenemos excelentes relaciones, que son el Gobierno de Venezuela, en cuya Embajada estaban refugiados, y el propio Gobierno de Bolivia, que ha considerado, y lo ha solicitado expresamente del Gobierno español, que era la solución que mejor convenía a la legalidad y al estado en que se encuentra el propio Gobierno boliviano.

Estos militares de Bolivia han estado en Madrid, en Albacete y también en Ciudad Real. Están acogidos al

régimen normal de extranjería, con unas obligaciones o con un mayor control por parte de las autoridades policiales españolas. Tienen su documentación en regla, expedida por el Gobierno de Bolivia y con los visados correspondientes de la Embajada de España en La Paz.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.
Tiene la palabra el señor Díaz-Pinés.

El señor DIAZ-PINES MUÑOZ: Muchas gracias, señor Ministro, y me acojo a su ofrecimiento de darme una más amplia información en otro trámite.

La primera pregunta que surge va dirigida al Gobierno: ¿Por qué otra vez a Ciudad Real, a Castilla-La Mancha y también a Albacete nos toca nuevamente bailar con la más fea? *(Risas.)* De sus palabras deduzco que es una contraprestación por otros extrañamientos, de dirección y sentido opuesto, que se han producido desde España.

Mi pregunta, aparte de un lapsus que me parece que ha tenido el señor Ministro, porque no sé hasta qué punto la Guardia Civil es fuerza policial, es ¿han estado realmente confinados, señor Ministro? Estas preguntas las hago no para que me las conteste ahora, sino que son interrogantes que este Diputado se formula. ¿No han producido situaciones de injerencia interna en actos públicos, criticando manifiestamente, por ejemplo, el sistema democrático? ¿No han dicho incluso que están desatendidos y limitados por el Gobierno de España, lo cual, en cierto modo, no se corresponde con la petición de los Gobiernos venezolano y boliviano? ¿Por qué no se accede a su deseo expresado de que sean repatriados al continente americano? No piden que sea a Bolivia; se conforman simplemente con que sean repatriados a aquel continente. *(Risas.)*

No se rían tanto, que este es el Congreso de los Diputados...

El señor PRESIDENTE: Señor Díaz-Pinés, es el Presidente el que mantiene el orden en la Cámara.

El señor DIAZ-PINES MUÑOZ: Perdóneme, pero es que hay cosas que cuesta trabajo reprimir.

El señor PRESIDENTE: Pues adelante. *(Risas.)*

El señor DIAZ-PINES MUÑOZ: ¿Por qué dicen no poder contactar con el Ministro de Asuntos Exteriores para formularle sus propuestas?

Otra pregunta sería, por ejemplo, ¿qué dotación de la Guardia Civil ha sido necesaria? ¿Cuánto ha costado su permanencia? ¿Con cargo a qué presupuesto? Y, sobre todo, la pregunta de fondo es si realmente están con un cierto grado de confinamiento o en una excursión por la Madre Patria, que no sé hasta qué punto se muestra honrada con tales hijos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, ya sabe S. S. que no tiene obligación de contestar a ninguna de las preguntas adicionales que ha hecho el señor Diputado.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Barrionuevo Peña): Gracias, señor Presidente. Como he indicado al señor Diputado, el Gobierno español lo que ha hecho ha sido atender una petición de los Gobiernos de Venezuela y de Bolivia y se ha contado también con la conformidad de los intereses respecto a esa situación.

No ha existido, y no es consecuencia de ningún tipo de contraprestación, señor Diputado. No están en situación de asilo político ni de refugio. Vuelvo a decir que hasta este momento, y en tanto no pasen los noventa días, que pueden ser prorrogados, están con la documentación ordinaria para permanecer en España.

Existen, efectivamente, unas medidas adicionales de control que están tomadas, dada la zona rural donde vienen residiendo, por una fuerza netamente policial, que es la Guardia Civil, señor Díaz-Pinés, y hay que hacer constar también que estos militares bolivianos, que, por cierto, siguen en activo en el ejército de su país, han mantenido una gran discreción y han negado terminantemente que algunas de las declaraciones o manifestaciones que se les han atribuido las hayan formulado ellos.

Por otra parte, como conclusión, señor Diputado, este es un acto más, hay otros, acreditativos...

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON JUAN ANTONIO MONTESINOS GARCIA, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA: ¿CUANDO SE VAN A CONVOCAR PRUEBAS SELECTIVAS PARA CATEDRATICOS Y AGREGADOS DE EDUCACION FISICA DE INSTITUTOS DE FORMACION PROFESIONAL?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Juan Antonio Montesinos García, del Grupo Popular, que tiene la palabra.

El señor MONTESINOS GARCIA: Señor Presidente, señorías, al señor Ministro de Educación y Ciencia: ¿Cuándo se van a convocar pruebas selectivas para catedráticos y agregados de educación física de institutos de Formación Profesional?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Ministro de Educación y Ciencia.

El señor MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA (Maravall Herrero): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Montesinos, una pequeña precisión: no existen cátedras y agregadurías en institutos de Formación Profesional. Existen plazas de profesor numerario en centros de Formación Profesional. Plazas de catedráticos y agregados existen en institutos de Bachillerato, y en uno y otro tipo

de centros se convocarán y se cubrirán en el curso 1984/85.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Montesinos.

El señor MONTESINOS GARCIA: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Ministro, yo, efectivamente, no desconozco el matiz que usted hace; pero, realmente, en los Decretos 1876 y 1877, de 10 de octubre, publicados en el «Boletín Oficial» de 24 de octubre pasado, se convocan o se crean, se establecen, según sus palabras textuales, en los institutos de Bachillerato, cátedras y agregadurías de profesores de educación física, y se establecen plazas de profesores de Formación Profesional en las escuelas de Maestría Industrial.

El primer Decreto a que me he referido está basado precisamente en la Ley de Educación de 1970; sin embargo, el segundo se remonta a antiguas órdenes ministeriales, decretos y distintas disposiciones de los años 1956, 1957, 1958, etcétera, hasta llegar a la Ley de Educación de 1970.

Yo me pregunto por qué esa discriminación de la Formación Profesional, no utilizando la denominación que le corresponde, que es la de Formación Profesional, de acuerdo con la Ley de 1970, y, sin embargo, sí que se utiliza en el Bachillerato, cuando antiguamente los institutos eran institutos de Enseñanza Media, y aquí se les denomina de Bachillerato.

En aquella Ley de Educación de 1970 se hablaba de cátedras y agregadurías igualmente de Formación Profesional. Se ignora y se continúa manteniendo los antiguos cuerpos de escuelas de Maestría Industrial, pero, ahora viene lo curioso, estas plazas se crean después de la célebre enmienda 282, del Grupo Socialista del Senado, a la Ley de reforma de la Función Pública. Aquí viene otra cuestión más curiosa todavía: pueden acceder a estas plazas licenciados, arquitectos e ingenieros. Curiosamente, no hace mucho tiempo, en marzo, se han convocado cátedras de bachillerato para distintas asignaturas y a ellas solamente podían acceder licenciados. Sin embargo, para la educación física en el bachillerato pueden acceder los arquitectos, ingenieros y licenciados, cualesquiera que sean, con grave perjuicio a los licenciados de Educación Física, y a la Formación Profesional arquitectos técnicos, ingenieros técnicos y licenciados, nuevamente con grave daño a los licenciados de Educación Física.

Creo que se han cometido dos errores: uno, continuar con el antiguo cuerpo de Profesores de Maestría Industrial, y otro saltarse a la torera una reforma que ustedes mismos propusieron y aprobaron.

Por fin, se ha dado el caso pintoresco de que los arquitectos, ingenieros, parece que se han reconvertido industrialmente...

El señor PRESIDENTE: Ha terminado su tiempo, señor Montesinos.
Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA (Maravall Herrero): Señor Presidente, el señor Montesinos me pregunta por innovaciones de la Ley General de Educación de 1970. Sobre la discriminación que se introdujo entonces en Formación Profesional y en EGB, etcétera, le quiero decir que en esta convocatoria o esperábamos unos meses a que se desarrollara la disposición adicional decimoquinta de la Ley de medidas para la reforma de la Función Pública, que dice que se integrarán y ordenarán estos Cuerpos —no se integran ni ordenan en la propia Ley— o esperamos, por tanto, y añadíamos más y más meses a lo que han sido catorce años de espera respecto de la regulación de la Educación Física, o efectivamente ya regulábamos este tema, homologábamos las plazas, y sacábamos las plazas. Se ha homologado la Educación Física por primera vez en catorce años con el resto de las asignaturas, ha dejado de ser una «maría».

En los dos Decretos que usted señalaba, de 10 de octubre y de 30 de agosto pasados, se han creado 500 plazas de profesores agregados de bachillerato y 200 plazas de profesores numerarios de Formación Profesional, un total de 700 plazas de profesores de educación física en las enseñanzas medias, y cuando llega el momento de esa ordenación e integración que prevé el desarrollo de la disposoción adicional decimoquinta, se integraran en ese sistema no discriminado entre Formación Profesional y Bachillerato que prevé la ley 30/1984.

Pero lo que yo creo que merece la pena resaltar sobre todo, es que esta Educación Física, lo mismo que hace unos meses en música, por primera vez adquieren plena dignidad de asignaturas en el sistema de enseñanza español.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias señor Ministro.

—DEL DIPUTADO DON JUAN MOLINA CABRERA, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL: ¿QUE RAZONES JUSTIFICAN LA RECIENTE ANULACION DE LAS BONIFICACIONES CONCEDIDAS A LAS EMPRESAS POR CONTRATACION DE MINUSVALIDOS DE ACUERDO CON LOS DECRETOS 30 DE ABRIL Y 22 DE AGOSTO DE 1970?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Juan Molina Cabrera.

El señor MOLINA CABRERA: Con la venia señor Presidente. Al señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, ¿qué razones justifican la reciente anulación de las bonificaciones concedidas a las empresas por contratación de minusválidos, de acuerdo con los Decretos de 30 de abril y de 22 de agosto de 1970 que, como sabe el señor Ministro, básicamente son aparte de unas prestaciones de carácter asistencial, una bonificación en la cuotas empresariales, del 75 por ciento, en el caso de trabajadores de menos de cincuenta y cinco años, y del 100 por 100, en el caso de trabajadores de más de cincuenta y cinco años?

Esta pregunta guarda relación señor Ministro, con unas cartas que recibieron en algunas provincias —quiero suponer que en todas, el señor Ministro estará mejor enterado— las empresas que tenían este tipo de trabajadores concretamente el 28 de agosto de este año, firmada por la Tesoreria Territorial de la Seguridad Social, dirigidas a las empresas y diciéndoles que quedaban anuladas estas bonificaciones por decisión de la superioridad.

Posteriormente aquellas empresas que no habían hecho ningún tipo de reclamación volvieron a recibir otra carta con fecha 4 de septiembre en el mismo sentido, y de ahí mi pregunta señor Ministro.

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

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): Muchas gracias, señor Presidente. Me imagino que sabe el señor Molina que las dotaciones presupuestarias correspondientes a las ayudas previstas en los sendos Decretos del año 1970 a que se refiere la pregunta, dejaron de figurar en los Presupuestos a raíz del año 1979, y que en el Fondo Nacional de Protección al Trabajo, que a su vez dejó de ser tal Fondo para pasar a ser una unidad administradora a partir del año 1981, ambos programas fueron derogados en ese año 1981. Es decir, que la Tesoreria, como tal órgano, encargado de asegurar la gestión del cobro de cotizaciones, no tiene desde el 1981 ningún título por el que seguir concediendo esas bonificaciones y, por tanto, es lógico que la Tesorería de la Seguridad Social haya dirigido esas cartas.

No hay ningún documento, ningún crédito presupuestario, ningún Decreto vigente que respalde a la Tesorería de la Seguridad Social para seguir concediendo esas bonificaciones, aunque lo ha venido haciendo durante el período que va desde 1981 hasta junio de 1984. Otra cosa es la solución que hay que encontrar, y ya está lógicamente encontrada, para seguir pagando los compromisos adquiridos previamente cuando los programas estaban vigentes, cuando el Decreto estaba vigente y el Instituto Nacional de Empleo se va a dirigir a esas empresas para que a través de la bonificación que en este caso sí tiene previsto en su Presupuesto, y a través de la correspondiente modificación presupuestaria, en cuyo proceso se está, se asegure, vía Instituto Nacional de Empleo, el pago de esas bonificaciones que la Tesorería venía pagando sin poder hacerlo desde el año 1981.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Molina.

El señor MOLINA CABRERA: Señor Ministro, lo curioso es que en el intervalo de estas cartas —la cuestión planteada por este Diputado ha sido formulada con posterioridad a la pregunta— se hicieron gestiones cerca de la Tesorería de la Seguridad Social de determinada provincia y dieron la soprendente respuesta de que, al parecer, había habido un error en la Administración.

Esto es así, señor Ministro. Usted sabe que en alguna otra ocasión hemos tenido oportunidad de decir que los mensajes de confianza por parte del empresariado son necesarios. No cabe la menor duda, en relación con el Acuerdo Económico y Social, que el Gobierno es consciente de que la creación de empleo tiene que venir mayoritariamente vía empresariado, vía empresa privada. Todos estos mensajes crean una cierta desconfianza y, en un momento como el actual, con 2.710.000 parados, es muy importante que vendamos permanentemente un mensaje de confianza en el sentido de que un derecho que está concedido, un derecho adquirido, sea por la vía que sea, debe mantenerse. Para ello tenemos que buscar la solución, y si eso requiere dar una nueva forma administrativa en lugar de enviar cartas en el sentido inicial, deberíamos mandar cartas en los dos sentidos: en un sentido de corrección y en un sentido de modificación, evitando que se cree un desconcierto.

Decía alguien que, al igual que unos pájaros huyen del ruido normalmente el empresario huye también de la desconfianza para crear empleo, y me parece que todos tenemos el reto importante de crear empleo dando esta confianza.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): Muchas gracias, señor Presidente. No sé si todos los empresarios estarán de acuerdo en ser comparados con los pájaros, pero, señor Molina, en todo caso estoy de acuerdo en que es necesaria la claridad y la estabilidad de las normas. Es verdad que alguien se beneficia de este tipo de normas, que ha habido una actuación excesivamente rápida que, aunque pueda producir algún problema, debemos agradecer en cuanto a capacidad de reacción de la Administracción puesto que la Tesorería ha actuado con una enorme velocidad que ha dado lugar a que las cartas de Tesorería hayan llegado antes que la fórmula alternativa que el Instituto Nacional de Empleo va a ofrecer a esas empresas. Desde luego, no les va a dejar de pagar las bonificaciones que no les haya pagado la Tesorería desde junio hasta noviembre.

Señor Molina, mucha más desconfianza crearía el que los órganos de la Administración mientras hablan de la necesidad de reducir el déficit público, de gestionar bien la Seguridad Social, siguiesen pagando bonificaciones a quienes no tienen derecho o que hagan uso de los fondos públicos independientemente de lo que esta Cámara ordena a la Administración mediante los correspondientes presupuestos.

Por tanto, comprendiendo los problemas que hayan podido crearse en cuanto a la Tesorería territorial, convendrá conmigo en que es bueno que la Administración se ocupe de gestionar hasta la última peseta que se aprueba en los billones del presupuesto de cada año.

Muchas gracias.

— DEL DIPUTADO DON FERNANDO SUAREZ GONZALEZ, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL: ¿QUE EXPLICACION TIENE EL HECHO DE QUE DISPONIENDO LA ADMINISTRACION DE UN CUERPO ESPECIALIZADO EN LA VALORACION DE PUESTOS DE TRABAJO ACUDA A UNA EMPRESA PRIVADA CUANDO NECESITA VALORAR LOS DE LA PROPIA ADMINISTRACION?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Fernando Suárez González, del Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Suárez González.

El señor SUAREZ GONZALEZ (don Fernando): Con la venia, señor Presidente. Señor Ministro, ¿qué explicación tiene el hecho de que disponiendo la Administración de un cuerpo especializado en la valoración de puestos de trabajo acuda a una empresa privada cuando necesita valorar los de la propia Administración?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Suárez.

Tiene la palabra el señor Ministro de Economía y Hacienda.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA (Boyer Salvador): Señor Presidente, señor Suárez, en primer lugar el Gobierno no ha considerado que existiera en la Administración del Estado un cuerpo especializado en la valoración de puestos de trabajo; desde luego, no con los conocimientos suficientes para hacerlo.

La situación en el sector privado era el objetivo de esta valoración de manera que no se acentuase el distanciamiento que hay entre el sistema de retribuciones de la Administración y el del sector privado que conduciría a la desnutrición progresiva de la Administración. Por eso, no solamente no se han considerado suficientes los efectivos de que disponía la Administración, sino que la primera parte del contrato con la empresa que obtuvo la adjudicación del concurso contempla la formación de un grupo de catorce funcionarios de alta cualificación, de la Subdirección General de gastos de personal del Ministerio de Hacienda, de manera permanente y con una metodología que está comprobada internacionalmente puede llevar a cabo esta valoración.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

El señor Suárez tiene la palabra.

El señor SUAREZ GONZALEZ (don Fernando): Tomamos muy buena nota del hecho de que no conteste a esta pregunta el señor Ministro de Trabajo, porque naturalmente se le ha inferido la ofensa a un Cuerpo dependiente del Ministerio de Trabajo.

El hecho de que la Administración pública española, cuando tiene un Instituto Nacional de Administración pública, que pagamos los contribuyentes y que tiene la obligación de ser competente en estas cuestiones y que tiene además un Cuerpo al que se le encomienda la valoración de puestos de trabajo cuando se trata de empresas privadas, no lo use para su propia valoración es realmente sorprendente. Que se encargue a una conocida multinacional, especialista en reconversión como todo el mundo sabe, supongo que para el sindicato Unión General de Trabajadores tiene que ser también una curiosa empresa.

La ley de procedimiento laboral dispone, señor Ministro de Hacienda, que cuando en un conflicto de clasificación profesional el Magistrado de Trabajo necesite preceptivamente información ha de pedirla a la Inspección de Trabajo. De manera que la Inspección de Trabajo tiene un grupo especializado en la valoración de puestos de trabajo, porque son los que deciden precisamente los conflictos que se puedan plantear en la empresa privada y, naturalmente, estos auténticos especialistas serán los que resuelvan los conflictos que se planteen en la clasificación en esa multinacional. Si esa multinacional tiene problemas, los que decidirán serán los funcionarios españoles.

Entonces, naturalmente, estamos contribuyendo a un modelo sumamente extraño. Vuestras señorías van a utilizar empresas privadas para distribuir el correo en vez de acudir al correo público. Vuestras señorías acabarán concertando con una empresa privada la seguridad personal de vuestras señorías en lugar de confiársela a las Fuerzas del Estado. Estamos ante un evidente caso de despilfarro.

Nada más, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA (Boyer Salvador): Señor Presidente, en primer lugar, no está especializada la Inspección en la valoración de puestos de trabajo, sino en la revisión de las valoraciones que efectúan las empresas privadas, que es distinto *(Rumores.)*; lo mismo que los Jueces pueden entrar a dirimir los litigios o contenciosos pero no son las personas que ordenan la realidad sobre la cual tienen que dirimir los litigios. *(Rumores.)*

En segundo lugar, creo que la cierta demagogia, por llamarla exactamente, sobre las multinacionales y sobre las ofensas, que al mismo tiempo tiene un matiz corporativista, dentro de la personalidad de cada uno, esa mezcla de cierta demagogia de multinacionales, es explicable teniendo en cuenta el Grupo Parlamentario en que se sitúa S. S. *(Rumores.)* No es una multinacional especializada en reconversiones, sino que es una empresa que ha trabajado para la Administración de los Estados Unidos, del Reino Unido y para los Parlamentos de Bélgica, de Holanda, etcétera, precisamente en este tipo de valoración. Hace poco ha hecho una valoración al Parlamento británico.

Creo que la interpretación de S. S. es bastante anticuada como filosofía general; es corporativismo más demagogia desplazada, dada la posición política de SS. SS. *(Rumores.)*

— DE DON JUAN RAMON CALERO RODRIGUEZ, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿POR QUE EL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO, EN CONTRA DE LO QUE OFICIALMENTE EXPRESO EN ESTA CAMARA, NO APOYO LA PROPUESTA DEL GRUPO POPULAR EN EL DEBATE DE PRESUPUESTOS DE SUPRIMIR LOS GASTOS RESERVADOS DEL PRESIDENTE, QUE SON DE 300.000 PESETAS DIARIAS?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Juan Ramón Calero Rodríguez, del Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Calero.

El señor CALERO RODRIGUEZ: Señor Presidente del Gobierno, en primer lugar, tengo que anunciar a la Cámara que personalmente no pienso insistir más sobre este asunto. *(Rumores.)*

Es bien conocido que en los debates de los Presupuestos de 1983 y de los Presupuestos de 1984 este Diputado pidió ya aclaraciones sobre los gastos reservados del Presidente del Gobierno y este año, en el debate de Presupuestos de 1985, también se han pedido aclaraciones en este sentido.

En la Comisión de Presupuestos en que comparecieron autoridades, se hizo esta pregunta. Este año tuvo más repercusión informativa que en otros años. A continuación en el debate del estado de la Nación el señor Presidente del Gobierno se dirigió al jefe de la Oposición y dijo que avisara a sus Diputados de que si estábamos dispuestos a suprimir los gastos reservados, estábamos dispuestos a suprimirlos para siempre. Yo hablé con el jefe de la Oposición y me dijo que sí, que siguiera insistiendo en pedir la supresión de los gastos reservados. Yo la seguí pidiendo y, sin embargo no ha sido aceptada en el debate de Presupuestos.

Así pues, y para ultimar por mi parte este asunto, pregunto por curiosidad parlamentaria por qué el señor Presidente del Gobierno, en contra de lo que oficialmente expresó en esta Cámara, no apoyó la propuesta del Grupo Popular en el debate de Presupuestos de suprimir los gastos reservados del Presidente del Gobierno, que son alrededor de 300.000 pesetas diarias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Calero.

Señor Ministro de la Presidencia.

El señor MINISTRO DE LA PRESIDENCIA (Moscoso del Prado y Muñoz): Gracias, señor Presidente. Efectivamente, con alguna variación sobre lo que nos ha relatado el señor Calero, algo de ello es cierto, pero me atrevería a decir que el compromiso del señor Presidente no fue el de quitar los gastos reservados para este año. Tengo a la vista el «Diario de Sesiones», y me atrevería a afirmar que lo que el señor Presidente hizo fue una apelación a la responsabilidad manifestando que entendía que era un error que los gastos reservados del Presidente del Gobierno se quitaran de los Presupuestos. Y, al hilo de esa reflexión, dijo textualmente: Si siguen por ese camino, estoy dispuesto a aceptar el desafío de que no los haya, pero quitarlos para siempre.

En definitiva, se trata de un compromiso, de una promesa unilateral que no ha sido suscrita y que tengo serias dudas de que sea, además apoyada por quienes tienen la responsabilidad de su Grupo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El señor Calero tiene la palabra.

El señor CALERO RODRIGUEZ: Señor Ministro de la Presidencia, usted habla como Ministro y, por tanto, a las órdenes del Presidente del Gobierno. Yo, en ese sentido, también soy un mandado, porque estoy a las órdenes del jefe de la oposición *(Risas.)*, y don Manuel Fraga me dijo personalmente que podía seguir insistiendo en pedir la supresión; es decir, que el compromiso sí había sido aceptado.

Nosotros entendemos que deben mantenerse los gastos reservados en el Ministerio del Interior, en el Ministerio de Defensa, en el de Asuntos Exteriores, y en algún otro Ministerio, pero no entendemos la razón de ser de que el Presidente del Gobierno tenga esos gastos reservados, y con el conocimiento del jefe de la oposición yo insistí en el debate en que aceptábamos ese desafío expresado en el discurso del debate del estado de la nación, y que estábamos dispuestos a suprimirlos para siempre. Evidentemente, para estos Presupuestos, para los próximos y para los de 1987, que ya serán elaborados por nosotros. *(Rumores.)*

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro de la Presidencia tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE LA PRESIDENCIA (Moscoso del Prado y Muñoz): Gracias, señor Presidente. Insisto que en las manifestaciones del señor Presidente del Gobierno, en todo caso, se hablaba de un compromiso no unilateral, sino plural, y yo sigo sin saber si el presidente del Grupo Parlamentario a que pertenece S. S. ratifica las palabras de S. S., realidad que desconoce también el Gobierno.

Le puedo decir a S. S. que no terminamos de entender cómo se puede insistir en un punto de esta naturaleza. Es bien sabido que el Presidente tiene compromisos institucionales que originan gastos, y que en todos los momentos los gastos reservados han estado en los Presupuestos del Gobierno. Además, parece que lo que en definitiva interesa a S. S. sería un planteamiento formal diferente del que existe actualmente. Sostiene S. S. que el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa, deben tener gastos reservados, es decir, que dos Ministerios tienen derecho a gastos reservados, y no así quien tiene la plena responsabilidad de todo el Gabinete, que es el Presidente del Gobierno.

Satisfaría al parecer a S. S. si los gastos reservados del Presidente figurasen en el presupuesto del Ministerio de Defensa o en el Ministerio del Interior y luego realmente

estuviesen afectados a los gastos institucionales del Presidente del Gobierno. Esto es absolutamente absurdo.

No obstante, le puedo asegurar que si el compromiso es real, y el compromiso es de quien tiene la responsabilidad de ese Grupo (no sabemos si una o varias personas), el Gobierno, en el futuro, está dispuesto a estudiarlo en el sentido que dijo el señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON MIGUEL HERRERO RODRIGUEZ DE MIÑON, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿ES SOLIDARIO EL GOBIERNO CON LAS DECLARACIONES DEL SEÑOR VICEPRESIDENTE DE QUE EL PSOE EN EL PODER HA CREADO 400.000 PUESTOS DE TRABAJO?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Miguel Herrero Rodríguez de Miñón, que va a formular don Fernando Suárez. Tiene la palabra.

El señor SUAREZ GONZALEZ (don Fernando): Con la venia, señor Presidente. Mi eminente compañero, Herrero Rodríguez de Miñón, padece una afonía *(Risas.)*, que es lo que explica que yo haga esta pregunta en su nombre.

La pregunta tiene el mayor interés, porque para todo nuestro Grupo resulta sumamente interesante saber si el Gobierno es solidario con las declaraciones del señor Vicepresidente de que el Partido Socialista Obrero Español en el poder ha creado 400.000 puestos de trabajo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
El señor Ministro de Trabajo tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): Gracias, señor Presidente. Yo no sé cuál será la interpretación posible que por la mente afónica del señor Herrero Rodríguez de Miñón *(Risas.)*, o por la mente de don Fernando Suárez, que le representa, se haya dado a lo dicho por el señor Vicepresidente. En todo caso, es una interpretación normal de quien ha leído esas manifestaciones del señor Vicepresidente —es decir, se han creado, no el Gobierno ha creado—, sería una contradicción en sus propios términos. Se han creado en estos años muchos puestos de trabajo, desgraciadamente no aflorados a la economía legal, en eso estamos de acuerdo y somos solidarios.

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

El señor SUAREZ GONZALEZ (don Fernando): Con la venia, señor Presidente. Naturalmente, la pregunta estaba dirigida al Presidente de un Gobierno parlamentario, pero el señor Presidente de un Gobierno parlamentario contesta en ruedas de prensa...

El señor PRESIDENTE: Señor Suárez González, aténgase a la cuestión, ya sabe S. S. que cualquier miembro del Gobierno puede contestar a la pregunta.

El señor SUAREZ GONZALEZ (don Fernando): Esa es la cuestión.

El señor PRESIDENTE: Continúe con el tema de fondo.

El señor SUAREZ GONZALEZ (don Fernando): El señor Ministro de Trabajo acaba de demostrar aquí que no conoce las declaraciones sobre las que estamos hablando, porque no dice se han creado en estos años, dice «... nosotros hemos creado...», en la página 149 de este bonito libreto *(Risas.)*, «... cuatrocientos mil puestos de trabajo». Y al señor Vicepresidente le debe hacer mucha gracia *(Risas.)*, pero le aseguro que a los parados españoles desde luego que no. Porque en España en el último trimestre del año 1982 había 10.803.000 personas que trabajaban y en este momento hay 10.400.000 personas trabajando según sus propios documentos oficiales. Por consiguiente, a los parados que existían se han añadido 400.000 más, porque se han destruido 400.000 puestos de trabajo en estos dos años y, naturalmente, que se cometa la irresponsabilidad de decir que se han sumergido es de una gravedad inaudita. *(Rumores.)*

Eso significa, señorías, que se está haciendo la competencia desleal a las empresas que cumplen sus obligaciones. Se está demostrando que hay empresas que incumplen sistemáticamente sus obligaciones y produce la satisfacción del Gobierno de la Nación. Este es un tema sobre el que volveremos porque el trámite no es el más adecuado para hablar de él, pero esa creación ni está demostrada, es rigurosamente inexacta y, en todo caso, de ser cierta, sería gravísima para la economía española, para la competitividad, para la protección de los desempleados y para tantas otras cosas que no puede este Grupo Parlamentario dejar, naturalmente, sin el oportuno comentario en sede más adecuada que ésta. *(Varios señores DIPUTADOS: ¡Muy bien!)*

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

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): Gracias, señor Presidente, con toda humildad, ya que el señor Suárez no parece estar satisfecho por la personalidad y el rango de quien le responde, pero voy a intentar contestr a lo que ha dicho. Me temía que la interpretación del señor Suárez no coincidía con la mía. *(Rumores.)* Por lo menos escuchen.

Ustedes se han hartado de decir que el Gobierno socialista destruye puestos de trabajo, cuando saben que el empleo en España mayoritariamente es privado, y ustedes se quejan mucho de que el empleo público aumenta, como aumentan las estadísticas del señor Suárez.

Y ahora con una frase que dice «nosotros» —pero no dice quiénes son «nosotros», se refiere a los españoles, al

Gobierno en general—, en una conversación, ustedes sacándolo fuera del contexto y citando el libreto, como ha hecho el señor Suárez, se llaman a escándalo. Están cayendo en su propia trampa. Los puestos de trabajo los crean o los destruyen los miles y miles de empresarios que circulan por nuestro país. *(Rumores.)*

¿Son ustedes o es el Gobierno y el Grupo que lo sustenta quien apoya las medidas de lucha contra el fraude, quien apoya las medidas de aumento de funcionarios para desarrollar las tareas de inspección? ¿Cómo con su filosofía vamos a poder luchar contra la economía sumergida? Sean coherentes por lo menos a la hora de sacar enseñanzas torcidas de frases sacadas de contexto.

Por último, he de recordar al señor Suárez que él y yo hemos comentado en esta Cámara que las estadísticas españolas de empleo y paro no es lo mismo, sino que es distinto; hay que revisarlas a fondo, ahí estamos de acuerdo, señor Suárez.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Señor Herrero, que se mejore de su afonía. *(Risas y rumores.)*

— DEL DIPUTADO DON ANTONIO PEÑA SUAREZ, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES: ¿CUAL ES EL CONTENIDO DE LA ENCUESTA QUE SE ESTA REALIZANDO POR EL GABINETE DE INFORMACION Y RELACIONES EXTERNAS DE RENFE ENTRE LOS AGENTES DE ESTA EMPRESA PUBLICA?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Antonio Peña Suárez.

Tiene la palabra el señor Peña.

El señor PEÑA SUAREZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿cuál es el contenido de la encuesta que se está realizando por el Gabinete de Información y Relaciones Externas de RENFE entre los agentes de esta empresa pública?

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Gracias, señor Presidente.

El GIRE, que es el Gabinete a que ha hecho mención el señor Diputado, no está realizando ninguna encuesta.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Peña.

El señor PEÑA SUAREZ: Muchas gracias.

Esta encuesta a que me refiero se está realizando por la empresa «Emopública» y está patrocinada por el Gabinete a que hemos hecho referencia. Nosotros estimamos, porque la conocemos —ya que no se nos ha contestado sobre el contenido—, que vulnera fundamentalmente el artículo 16 de la Constitución, y lo vulnera, en primer lugar, porque los encuestados son designados nominativamente sin que se les dé ninguna garantía de que su negativa a contestar a la encuesta no puede tener alguna trascendencia de carácter laboral o de cualquier tipo. Por otra parte, en esta encuesta se incluyen datos que hacen perfectamente identificables a los encuestados, ya que se hace referencia a su puesto de trabajo, antigüedad, etcétera. Pero lo más grave es el contenido en sí, lo básico de la encuesta, puesto que se les pregunta si pertenecen a algún partido, a cuál pertenecen, sobre sus creencias religiosas, sobre la opción política que van a votar o a cuál van a votar, qué valoración dan a la actividad del Gobierno, al desarrollo político de la actividad gubernamental, qué opinión tienen sobre los sindicatos, sobre su actuación, sobre las huelgas, etcétera, e incluso sobre sus superiores jerárquicos o los directores de la empresa.

Estimamos, pues, que la finalidad de esta encuesta no puede ser otra que la de ir preparando con unos datos, evidentemente manipulados por la forma en que han sido extraídos, una campaña de imagen con vistas precisamente a futuras elecciones, puesto que si no fuera así nos encontraríamos quizá ante una lista de datos que tendrían un valor relativamente importante y que desgraciadamente nos haría retroceder a otro tiempo ya olvidado en el que para el desempeño de cualquier cargo o para la obtención de cualquier licencia se exigía, aparte de la documentación personal y técnica, un extraño certificado cuyos términos, más o menos, eran los siguientes: El Jefe Local del Movimiento certifica que don fulano de tal goza de buena conducta y además tanto él como sus ascendientes, descendientes y colaterales son adictos al glorioso Movimiento Nacional. *(Un señor Diputado: ¡Qué bien se lo sabe! Risas.)* Saludo a Franco, etcétera.

El señor PRESIDENTE: ¡Silencio!

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, la Fundación para la investigación económica y sociológica, obra benéfico-social de las Cajas de ahorro, cuyo director es don Enrique Fuentes Quintana, se ha dirigido a la RENFE porque hace encuestas a los trabajadores de industrias y transportes. Solicitó la colaboración del área de personal de RENFE para hacer 215 encuestas de una muestra escogida en industria y transportes de 3.200 trabajadores. Es decir, la encuesta no la hace RENFE, la hace una institución benéfico-social de gran prestigio para publicarla en la revista «Papeles de Economía Española». El estudio está dirigido por un catedrático de Sociología de reconocido prestigio en la Universidad de Madrid, don Víctor Peŕez Díaz. Además, es la cuarta vez que se hace esta encuesta.

Por tanto, la RENFE no tiene nada que ver, si no es la

ayuda instrumental a una institución que no tiene fines de lucro para conocer por cuarta vez consecutiva, como le digo, una serie de datos sobre el comportamiento de los trabajadores industriales y del transporte en España.

La RENFE no ha tomado ninguna decisión al respecto; lo único que hace es ayudar al conocimiento de la realidad sociológica española. No tiene ninguna justificación lo que ha dicho su señoría. Eso sí, me ha admirado realmente una cosa: lo bien que recuerda usted los certificados del Movimiento. *(Risas.)*

— DEL DIPUTADO DON JOSE TORRES HURTADO, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA: ¿PODRIA INDICARME EL SEÑOR MINISTRO QUIEN COMPONE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL ESTATAL ALMORAIMA?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don José Torres Hurtado, del Grupo Popular, que tiene la palabra.

El señor TORRES HURTADO: Dentro de un par de meses va a hacer dos años que el «holding» Rumasa se expropió y con él, consiguientemente, la empresa Almoraima, sociedad anónima, que es la finca mayor de España y que según se dice parece que tiene un agujero de 1.500 millones de pesetas.

Quizá por deformación profesional he tenido siempre la curiosidad —después de aquel momento en que hubo de darse a ICONA para que la gestionara— de enterarme sobre quién compone el Consejo de Administración y quién es el Presidente de ese Consejo, y no he conseguido ninguna contestación. Ese es el motivo por el cual al máximo responsable, al señor Boyer, le pregunte quién compone el Consejo de Administración de la empresa Almoraima, S. A.

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

El señor MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA (Boyer Salvador): Señor Presidente, no hay Consejo de Administración en Almoraima, sino un administrador único.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Torres.

El señor TORRES HURTADO: Gracias, señor Presidente.

Me deja totalmente sorprendido el señor Ministro, porque las sociedades anónimas tienen unos órganos rectores, un Presidente del Consejo de Administración y esta empresa es una sociedad anónima a pesar de que ahora cuente con capital público. No obstante, la transitoriedad de la expropiación, entendemos que es una empresa que parece ser que no se va a reprivatizar, por lo menos ésas son las noticias que tenemos. Es más grave todavía, y además coincide lo que dice el señor Ministro, con lo manifestado por el señor Barbero —Director General de ICONA— en su comparecencia ante la Comisión de Agricultura, al indicar: El Consejo de Administración actual de Almoraima soy yo. El Director de ICONA se reúne cuando lo estima necesario.

Esto suena a chiste, señor Ministro, pero un chiste con tintes absolutistas en 1984 me parece que es algo verdaderamente grave.

El Consejo de Administración no puede ser una persona. Este señor podrá tener una gran capacidad de gestión, pero lógicamente está en un ente como ICONA que además está en Almoraima sin tener que estar, porque ni por la ley de montes ni por la de repoblación forestal puede estar allí.

Entiendo, señor Ministro, que es un tema que debe considerarse. Aquello no es el cortijo del señor Barbero, ni el suyo tampoco, señor Ministro.

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

El señor MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA (Boyer Salvador): Señor Presidente, yo creo que probablemente el administrador único es suficiente y basta ver el terreno para darse cuenta de que no está allí para ejercer de jurista.

La expresión de que «El Consejo de Administración soy yo» me parece bastante gráfica y literal, independientemente de inadecuada, sobre que el organismo de administración es él.

Lo que me parece que tampoco tiene muy claro su señoría es que en las sociedades anónimas la ley no obliga, en absoluto, a que haya un consejo de Administración. Puede haber, perfectamente, un administrador único. De manera que como puede haber un administrador único, como nos hemos hecho cargo de 700 sociedades, no íbamos a entretenernos en nombrar 700 Consejos de Administración, cuando además va a desaparecer la mayoría del grupo, aunque éste es un caso en discusión, evidentemente, sobre cuál va a ser su forma definitiva, si la societaria o cualquier otra.

En cualquier caso, se cumple perfectamente la Ley de Sociedades Anónimas nombrando un administrador único, que es una situación que no es infrecuente en el sector privado.

Naturalmente no vamos a juzgar por una expresión en un momento dado en una Comisión. Yo no estuve presente y no sé si exactamente fue afortunada o no, correcta o no; lo que sí es cierto es que S. S. está completamente equivocado en que no se puede nombrar a un administrador único en una sociedad anónima.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON JOSE IGNACIO LLORENS TORRES, DEL GRUPO POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿EN QUE SE BASO EL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO PARA AFIRMAR EN UNAS DECLARACIONES QUE LA DERECHA TRATABA DE PRESIONAR AL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL ANTE LA INMINENTE SENTENCIA DE LA LODE?

El señor PRESIDENTE: Pregunta de don José Ignacio Llorens Torres, que tiene la palabra.

El señor LLORENS TORRES: ¿En qué se basó el señor Presidente del Gobierno para afirmar en unas declaraciones que la derecha trataba de presionar al Tribunal Constitucional ante la inminente sentencia de la LODE?

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Ministro de Educación.

El señor MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA (Maravall Herrero): Gracias, señor Presidente. Ignoro a qué declaración se refiere, pero es de sentido común. *(Risas. Aplausos.)*

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

El señor LLORENS TORRES: Sería inmodestia por mi parte pensar que el Presidente del Gobierno no está aquí para no contestar a mi pregunta.

El señor PRESIDENTE: Me han hecho repetir muchas veces que cualquier Ministro puede contestar las preguntas.

El señor LLORENS TORRES: Están ustedes empeñados en demostrarnos y convecernos de que mejoramos económicamente, que la inseguridad es un invento y que las libertades avanzan. Como esto no es así, los que no comparten su opinión, que hay algunos, tienen un cauce para demostrarlo, que está reconocido y amparado por la Constitución; derecho que ustedes han utilizado más frecuentemente que nosotros cuando estaban en la oposición. Algunas veces, —dicho sea de paso— para manifestar lo contrario de lo que ahora quieren convencer al pueblo español.

Prescindiendo de diferencias de asistencias, de civismos, de coherencias en cuanto a lo que se defiende en unas y otras manifestaciones, en la del pasado 18 de noviembre, nosotros hemos salido a defender lo que creemos, a defender la libertad de enseñanza. Aunque digan que se aumentan las subvenciones para la enseñanza privada, a cambio del precio que se paga por ella en los centros concertados ustedes se apoderan del ideario del centro *(Rumores.)*, con lo cual los que de verdad quieren elegir libremente un centro de enseñanza tienen que costearla en su totalidad.

Ha habido descalificaiones previas para los que asistimos a esa manifestación. Estoy muy orgulloso de ello. Algunos avisaron que a lo mejor íbamos armados; pues no, no íbamos armados *(Risas. Rumores)* Y dicen que somos unos provocadores. Cuando ustedes se manifestaban ¿también iban a provocar? ¿Quién provoca a quién? Otros nos calificaron de fascistas *(Rumores.)*. Sí, el Secretario de Imagen de su Partido. ¿Saben ustedes lo que es fascismo? El fascismo nace del desprecio.

¿Resultados? No ha habido ninguno, no ha habido diálogo, no ha habido posibilidad de pacto escolar, que es lo que todos nosotros estamos pidiendo, para que la ley sea lo más ampliamente aceptada por todos.

Manifestaciones en favor de la libertad de enseñanza, señor Ministro, las ha habido antes y después de los trámites parlamentarios. Decir ahora que la derecha trata de presionar al Tribunal Constitucional y añadir a continuación que cada cual lo interprete como quiera, da cabida a un solo tipo de interpretación: la de que usted o su señor Presidente —da igual porque dicen lo mismo—, al presumir que el Tribunal Constitucional es presionable, a lo mejor, en el fondo, están fundándose y basándose en pasadas y recientes experiencias...

El señor PRESIDENTE: Señor Llorens, le llamo al orden.

El señor LLORENS TORRES: Lo siento, señor Presidente, no quería decir esto. Simplemente, quería decir que es grave que se produzca este tipo de manifestaciones. Están escritas, se pueden reproducir y es bueno que se aclare.

El señor PRESIDENTE: Ha terminado su tiempo. *(El señor Fraile pide la palabra.)*
Perdón, estamos en el trámite de preguntas, señor Fraile.
Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA (Maravall Herrero): Señor Llorens, para empezar, el Presidente del Gobierno es mi Presidente y su Presidente. Segundo, nos felicitamos todos nosotros, y ustedes, de que hoy se pueda decir que la calle es de todos y que nadie pueda decir que la calle es mía *(Rumores.)*. Señor Llorens, dicho esto, el apoyo o el rechazo de una política se manifiesta en las urnas.

De todas formas, volviendo a su pregunta, le diré que esa declaración de sentido común se corresponde con un documento interno, que pongo a su disposición, presentado por al Confederación Española de Centros de Enseñanza en su reunión del 14-15 de julio, en el Parador de Gredos. En las páginas 2 y 3 se habla de llevar a cabo una campaña específica, con una manifestación en Madrid, para sensibilizar en torno al fallo del Tribunal Constitucional. Toda la prensa lo recoge así. «Diario 16», de 11 de noviembre, dice «Sólo puede entenderse como una presión ante el Tribunal Constitucional»; lo mismo que «El Periódico», de Barcelona, «Deia», «Avui», toda

la prensa. El señor Ruiz Soto, de su propio Grupo, hacía uso de ese sentido común cuando afirmaba el 19 de noviembre sobre la manifestación que el Tribunal Constitucional debería tenerla en cuenta. *(Aplausos y Rumores.)*

El señor PRESIDENTE: Terminado el trámite de preguntas. *(El señor Fraile pide la palabra.).*

Tiene la palabra el señor Fraile.

El señor FRAILE POUJADE: Antes, S. S. miraba al Grupo Popular porque hacíamos gestos. Aceptando la llamada al orden a nuestro Diputado señor Llorens, como siempre acertada, posiblemente no se ha dado cuenta la Presidencia de que el señor Ministro, a quien no ha llamado al orden, había dicho lo mismo: que el Tribunal Constitucional era presionable. Ese era el objeto de nuestra protesta. *(Rumores. El señor Llorens pronuncia palabras que no se perciben.)*

El señor PRESIDENTE: Señor Llorens, por favor.

Tomo nota de lo que me dice S. S., pero yo no he oído esa expresión del señor Ministro.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— DEL GRUPO POPULAR SOBRE PREVENCION Y SANCION DE LOS FRAUDES EN LAS CORRIDAS DE TOROS

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la proposición no de ley del Grupo Popular sobre prevención y sanción de los fraudes en las corridas de toros.

Tiene la palabra el señor Paños. *(Grandes rumores.)* Señorías, seguimos en sesión. Les ruego silencio. *(Pausa.)* Por segunda vez les ruego que mantengan silencio.

El señor PAÑOS MARTI: Gracias, señor Presidente...

El señor PRESIDENTE: Un momento, señor Paños. Les ruego por tercera vez que mantengan silencio.

El señor PAÑOS MARTI: Gracias.

Como los buenos diestros en la tauromaquia, por un momento pensé que me iban a dejar solo en el ruedo. Pero, en fin, veo que aún tengo aquí quien nos pueda escuchar.

El 11 de abril de 1984 el Gobierno contestaba al Diputado Isaías Zarazaga lo siguiente: El estricto cumplimiento de las normas vigentes del reglamento de espectáculos taurinos por parte de las autoridades del Ministerio del Interior permite asegurar el mantenimientoa de la integridad de la Fiesta de los toros, sobre todo en la represión del fraude. Sin embargo, la mayor confusión en los medios taurinos y en la opinión pública respecto a la represión del fraude y a la garantía de los procedimientos tanto jurídicos, reglamentarios como analíticos que se vienen practicando surgió en el mes de mayo en el feria taurina de San Isidro en Madrid. El propio raglamento vigente en su introducción dice que la Administración es la encargada de vigilar la Fiesta. Así se expresa.

Pues bien, la prensa de hoy comenta que se han impuesto sanciones a 100 ganaderos sobre 100 toros manipulados y comenta que el procedimiento que se sigue siembra la duda y la confusión entre todos las partes activas de la Fiesta: empresarios, ganaderos y diestros, y también entre la opinión pública. Unos afirman que los procedimientos son buenos, otros que no lo son. La confusión, señores, está en marcha. Es más, el señor Ministro del Interior afirmaba también en una respuesta a uno de los Diputados del Grupo Popular que en cuanto a la manipulación de la astas la metodología aplicada en la prevención del fraude es eficaz y fiable. Sin embargo, grupos científicos y el propio Partido Socialista —y en parte así lo ha reconocido al firmar un acuerdo o concierto la Junta de Andalucía con la Facultad Veterinaria de Córdoba para evitar nuevos métodos analíticos— saben que el problema hoy sigue todavía en pie.

También decía el señor Ministro del Interior en su respuesta que, ante la duda, se aplica el principio jurídico de favorecer y no sancionar. Luego, si el propio Ministro del Interior reconoce que hay duda, no puede afirmar inmediatamente después —antes en este caso— que los métodos son eficaces y fiables. O se reconoce la duda o no se reconoce la duda. Y hay que decir que, realmente, todos los sectores económicos que intervienen, y los sociales también, están de acuerdo en que existe una duda en la metodología actual para los fraudes.

Lo cierto es que, aunque ahora no es temporada taurina, en estos momentos aparece ese borrador, elaborado por algunas personas que luego citaremos y de las que he oído comentarios, aunque yo creo que el mismo está dictado por el Gobierno. No sabemos de quién es, pero yo creo firmemente que el Reglamento Taurino dimana del Gobierno.

El Ministerio del Interior quiso dar seguridad y así llevamos dos años, porque el comportamiento de la Administración hoy sigue siendo el mismo de hace años. No ha habido más que palabras, nada más que reuniones, nada más que ponencias, no ha habido más que declaraciones en prensa y la situación es la misma que antes.

¿Que sucede? Sencillamente que las estructuras de la actual Administración y de la pasada son totalmente antiguas, arcaicas, insuficientes y defectuosas. El celo exagerado que se ha seguido en el aplicación de la metodología analítica del llamado afeitado es un fraude más.

Comenta la Presidencia de hoy, un determinado periódico, que los ganaderos están elevando el clamor ahora que les sancionan cien toros, cuando anteriormente no protestaban. Señores, es que anteriormente no se conocían las técnicas analíticas públicamente. Se guardaban celosamente y nadie las conocía, incluso yo, que soy profesional del ramo, tuve que recurrir al Presidente de esta Cámara para recoger estas técnicas analíticas, y gracias a ello las recibí. Estas técnicas estaban totalmente custodiadas y, al no conocerse, no podía haber protestas; cuando hay protestas es ahora, después de conocerlas.

Por otra parte entiendo, según esta argumentación, que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación —y lamento, que el Ministro de ese Departamento no pueda escucharme porque sé que le interesa el tema, espero que lea el «Diario de Sesiones»— ha perdido totalmente el control de un bien ganadero, de un subsector como es el ganadero en cuanto producción del toro de lidia.

El toro de lidia es un producto más del bien económico que representa el subsector ganadero dentro del sector agrario. A partir de lo que se llama registro de nacimiento, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación pierde la pista de los toros que se van a lidiar en la plaza. Eso es algo totalmente disparatado. La fiesta de los toros, la corrida, es la última prueba funcional del toro para dictaminar respecto a su bravura, y ahí no interviene ya el Ministerio de Agricultura, intervienen los Ministerios de Sanidad y de Interior. Esto es una aberración legislativa y mientras no se reestructure la legislación, estas soluciones no serán positivas.

Para quienes se puedan preguntar por qué doy esta expresión de preocupación a mi intervención les diré que no basta con que ustedes lean en la prensa que se han sancionado cien toros. Señores, durante 1984 se lidiaron 21.400 reses. Díganme ustedes qué significado tiene un centanar de astas analizadas o de sanciones impuestas por la propia Administración, aunque yo no admito que las sanciones sean exactamente justas por lo que después diremos.

Si ustedes multiplican las 21.400 reses lidiadas por el valor de un animal de lidia, verán que representa un bien económico insospechado y desconocido para muchos de los que no siguen de cerca esta producción ganadera, a lo que hay que añadir los impuestos que se ponen en las taquillas y la gran masa turística a la que atrae la fiesta nacional.

Sí es cierto, y hay que reconocerlo como positivo, que en la Cámara Alta, en el Senado, se creó una Comisión de seguimiento de esta fiesta taurina. Esto indica que el tema preocupa grandemente a nuestros parlamentarios, entiendo que al Gobierno y también a la oposición.

Pero lo que llama la atención, aparte del reconocimiento de ese trabajo que se realizó en la Comisión del Senado, es que el borrador de Reglamento que ahora se presenta, según los medios de comunicación social, está redactado por dos Senadores, un Diputado y otro señor. Se da la circunstancia, de que por primera vez en la historia de la Administración, y yo creo que en la historia de esta Cámara, la Cámara se dedica a hacer borradores de decreto y de órdenes ministeriales. Esto también es absurdo. La Comisión especial fue creada precisamente para afrontar el problema, discutirlo, arbitrar y proponer soluciones, pero al no ser de rango de ley, corresponde a la propia Administración hacer sus decretos a través de sus funcionarios y técnicos debidamente informados por los resultados de la Comisión.

Por todo ello y por algunos razonamientos más que dábamos en nuestra exposición al presentar esta proposición no de ley, que no voy a repetir porque supongo que al que le interese la habrá leído, creo que esta proposición no de ley debe ser apoyada por el Grupo Socialista y por toda la Cámara. ¿Por qué? Fíjense que sencillamente lo que pedimos es que la autoridad gubernativa clasificará como fraude en las corridas de toros al drogado de los toros, el de los caballos, la manipulación de astas y el incumplimiento del sacrificio de las reses toreadas en festejos populares.

Señores, se duda mucho —yo personalmente creo que no, pero se duda mucho— de si el toro se droga o no. Este sería un fraude tremendo. *(Rumores.)* Yo he mantenido y mantengo —si SS. SS. me dejan que pueda mantenerlo porque veo que no solamente no hay afición, sino que la audiencia no tiene el respeto normal que se debe tener al que está en esta tribuna—, yo he mantenido y mantengo, repito, que a la Administración no le cuesta ningún trabajo deshacer esta confusión y demostrar si se droga o no al toro. El señor Arévalo, Senador y Presidente de aquella Comisión, afirmaba que no había indicios, y no es cierto. Sí hay indicios de que los toros tienen algunas veces mal comportamiento *(Risas.)* y, por tanto, pueden estar drogados. También decía que las técnicas que se utilizaban eran dificilísimas. Esto no es cierto tampoco. Hoy se sabe la dosis de umbral, la dosis tóxica, la dosis efectiva, la dosis operante. Todos estos fármacos, que SS. SS. conocen perfectamente, no en el uso, sino en la información y la cultura, que son fármacos tranquilizantes, se utilizan en cantidades miligrámicas, y tienen un tiempo de absorción de una a dos horas y sus efectos duran de cuatro a veinticuatro horas. Se puede agregar la dosis en la divisa, en el pienso, en el agua, por muchísimos medios. Hay muchas posibilidades, lo mismo que sucede en las pruebas del hipódromo, lo mismo que sucede en el atletismo. Nadie sospecha que hay un drogado del animal principal de la fiesta, que es el toro, aparte del caballo, y no me refería al torero. Si esto es así, veamos si existe o no el drogado del toro, porque es posible que lo haya.

En el último punto, donde decimos que «la autoridad gubernativa prohibirá el uso de fármacos para encubrir el resabio de los caballos utilizados para la lidia o bien determinará su normalización bajo control veterinario», todo el que haya visitado una plaza de toros sabe que los caballos se drogan todos los días delante de la autoridad gubernativa, delante de los veterinarios y delante de todos los que contribuyen a esta fiesta. Sin embargo, el Reglamento actual lo prohíbe terminantemente.

No lo decimos en plan de deshumanizar. Se drogan con tranquilizantes (me gustaría dar una conferencia sobre esto *(Risas.)*, pero no es el sitio adecuado), se utilizan tranquilizantes. Si esto se autoriza por humanizar la fiesta, como ha dicho algún cronista, dígase. Yo creo que puede humanizarse la fiesta sin insensibilizar al caballo, y nadie tiene en cuenta que el caballo sufre, con todas las consecuencias que ello tiene porque el tercio de varas es el más complicado y le quita belleza. El caballo no obedece a las riendas, va como ciego, tiene que cogerlo el monosabio y ponerlo en suerte. Pero si se quiere decir que se admite esta manipulación, autorícese bajo control

veterinario y a dosis que no sean realmente tóxicas o que los efectos residuales no hagan de un caballo un paquete inmanejable.

El señor PRESIDENTE: Ha terminado su tiempo, señor Paños, cuando S. S. pueda le ruego que vaya terminando.

El señor PAÑOS MARTI: Sí, señor Presidente, acepto el primer aviso. *(Risas.)* Para resumir y que S. S. no me dé los otros dos, nosotros creemos que debe reglamentarse, y se insta al Gobierno a que, bien por vía de reglamento de espectáculos taurinos, bien por vía de resoluciones, o si es necesario, de decreto, acabe con este problema. Y no se puede acabar con él si no hay una estructura y una organización.

Existen los llamados laboratorios de sanidad y producción animal, dentro del Ministerio de Agricultura, único competente en materia animal, tanto si es de fraude sanitario como de fraude de enfermedades, como de fraude en los distintos capítulos en que todos los animales pueden sufrir dicho fraude. Pues bien, los laboratorios de sanidad están ausentes, y yo les digo a ustedes que las técnicas analíticas que se utilizan ahora en la metodología no son nada difíciles, no son tampoco absolutamente fiables y, por tanto, debe remitirse el toro a su Ministerio, que es el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

No se me diga —porque puede decírseme— que las técnicas analíticas no se pueden realizar en este momento en los laboratorios de sanidad y producción animal del Ministerio de Agricultura, porque están modificándose y variándose por este estudio científico investigador que va a hacer la Facultad de Veterinaria de Córdoba y que yo aplaudo; no se me diga, porque el tema es totalmente distinto.

Nosotros, en definitiva, señor Presidente, y termino, pedimos una norma en que, con vistas a la próxima temporada que empieza enseguida, se recoja todo esto, bien por vía reglamentaria o por vía no reglamentaria porque este proyecto de reglamento para mí es regresivo por imperfección técnica, inaplicable en muchos de sus aspectos técnicos, y ya lo diremos en su día, cuando haya que decirlo, y por eso creo que algunas normas deben salir fuera del mismo. La instancia que se hace al Gobierno, a la autoridad gubernativa, la compartimos todos; es tranquilizar la fiesta, no perjudicar al ganadero, no perjudicar al empresario, no perjudicar al torero y, sobre todo, no perjudicar al financiador de la fiesta que, en definitiva, es el aficionado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Paños.

Para turno en contra, el señor Macarro tiene la palabra.

El señor MACARRO VERA: Señor Presidente, señorías. Después de escuchar al señor Paños me he dado cuenta de que los temas, al igual que las corridas de toros, o se llevan muy templados *(Risas.)*, muy controlados, o al final se les pierde el pulso, se paran, no pasan y dejan al orador en descubierto. *(Risas.)*

Su señoría ha hecho una proposición que evidentemente tiene razones aceptables, pero al mismo tiempo tiene sinrazones y, en el conjunto, viene a faltarle la razón. *(Risas.)* Porque usted, en la exposición de motivos que ha hecho, partía en el texto escrito de algo muy peligroso a mi manera de ver, que es hacer una valoración caótica de la situación de la fiesta, para proponer —como usted ha hecho aquí hoy— una regulación general de la misma.

Habla usted de un borrador, y yo le voy a explicar la cuestión del borrador. Corresponde en exclusiva al Ministerio del Interior la competencia reglamentaria, pero eso no es óbice para que el Ministerio consulte con cuantos aficionados crea oportuno, a la hora de redactar ese proyecto. Proyecto que va a ser distribuido a una serie de personas en España, incluido S. S., para que puedan aportar todas aquellas ideas que consideren oportuno sugerir para hacer un reglamento taurino que, por primera vez, surja de los verdaderos protagonistas de la fiesta y de los aficionados, y no del burocratismo de una redacción entre cuatro paredes en la soledad de un despacho. Usted lo va a recibir y lo va a ver.

Ahora bien, a partir de esa valoración de dificultad, de caos de la fiesta y de proponer unas sugerencias en cuanto a reglamentación en conjunto sobre la fiesta de los toros, usted de pronto ha cambiado la suerte, ha cambiado los terrenos y se ha encontrado en uno que ya no es tan firme. ¿Por que no lo es, señoría? Porque usted no calcula, porque ha entrado en el terreno del tópico y éste es el terreno del fraude. Estamos hablando de fraude después de que han pasado dos temporadas donde los toros han cogido más toreros que nunca desde hacía diez años.

¿Qué está pasando con airear el problema del fraude? Que se ha convertido el fraude en una mercancía de compra-venta para que algunos publicistas sobrecogedores puedan vivir a costa de arrebatar el protagonismo a quien de verdad lo tiene en la Fiesta, y esto hay que decirlo claramente. A partir de ahí, señor Paños, usted dice que el Ministerio apenas ha hecho nada; pero tiene que reconocer una cosa que soluciona el problema: la metodología en vigor para el análisis de los pitones de los toros data del año 1961, avalada por la Facultad de Veterinaria de Madrid, que usted bien conoce. Esta metodología es conocida y se está aplicando. Se estudió en unas jornadas que organizamos en Sevilla, a las que S. S. no pudo asistir, justificadamente; pero hay indicios razonables, y en eso estoy con usted, de que la metodología actual, por anticuada, deja lagunas con respecto al análisis que se está realizando hoy en día.

¿Cuál es la solución para esto? No, como usted propone, que el Ministerio regule las nuevas técnicas. Textualmente lo dice así. Comprendo que no sea su intención, pero entre pensar una cosa y escribirla, hay que tener un poco de cuidado para que no se produzcan esas diferencias. La Junta de Andalucía, como usted ha citado, ha firmado un convenio con la Facultad de Córdoba, y el

Ministerio del Interior, representado en las jornadas donde surgió la iniciativa de este convenio, está esperando que se concluya esta investigación para revisar, si hubiera lugar, la metodología que se está aplicando. Este tema, pues, está en vías de solución.

Ahora bien, S. S. propone otros temas que no son tan solucionables. Si usted no cree en el drogado de los toros, por favor, no diga que hay que ver si se droga a los toros. Sabe usted que la noticia surgió en una feria de Madrid, con una corrida de un ganadero onubense que no se movió, salió mansa. Alguien dijo que la corrida estaba drogada, y un grupo de compañeros, suyos y míos, con afán de verdad, pero con no menos dosis de ingenuidad, se reunió para comprobar esto. Si cada vez que una persona, a través del medio de comunicación que sea, lanza una suposición, insidiosa en muchos casos, por la cual nos vamos a ver obligados a investigar sin que nos aporten prueba alguna sobre lo que están diciendo, entramos en el reino de la demagogia y de la confusión.

Señor Paños, no confundamos los términos. Si alguien demuestra alguna vez que existe este fraude, se analizará; si no se demuestra, oídos sordos a las insidias que buscan protagonismos quitándoselo —como decía antes — a quien de verdad lo tiene en la Fiesta de los toros, que es quien cría el toro, quien lo lidia y el público que paga.

Hay otra cuestión. Habla usted de las reses de los festejos populares y del drogado de los caballos. En ese documento, proyecto de borrador que se le va a enviar a S. S. como a otros tantos españoles, abordamos el tema. Haga usted la sugerencia. Sabe que con las fiestas populares hay un grave problema. Hay sitios donde, pese a las órdenes ministeriales y a las circulares que se han enviado, se sigue saltando, a veces, el sacrificio de las reses. Hay que diferenciar entre toros machos, hembras. Vamos a estudiar el problema. Está controlado en gran medida. Simplemente, cuando hay toros embolados, etcétera, se relaja el cumplimiento de la orden; estudiémoslo en ese momento.

Sobre que llevemos los análisis a otros centros distintos de los actuales, está previsto. Ahora bien, ¿por qué exclusivamente a los laboratorios del Ministerio de Sanidad? Señor Diputado, hay Comunidades Autónomas que tienen transferidas las competencias en espectáculos taurinos. ¿Por qué no se va a dejar a esas Comunidades Autónomas que organicen los análisis de las astas de los toros en aquellos lugares donde ellos crean oportuno? Es otra posibilidad. Mientras no la tengamos al principio de la temporada que viene, sigamos arando con los bueyes que hay.

Sobre el drogado de los caballos —ya lo he citado—, habrá que controlarlo y regularlo, no lo duce S. S.; ahora bien, como conjunto, me parece, señoría, que usted, con una gran intención —no lo dudo, sé de su conocimiento y su forma de ser—, ha intentado abordar un problema general de la Fiesta, pero centrándose en un problema particular, que es el problema del tópico, el problema del fraude. A partir de ahí, usted sugiere cuestiones que ya están propuestas. Está regulado el fraude; está regulado el control de las astas; la Administración está en vías de procurar una metodología analítica superior y más firme que la que tenemos, y que deja mucho que desear y que es posible —y estoy de acuerdo con usted— que esté condenando a inocentes, a justos por pecadores. Pero ya se está resolviendo. ¿Qué queda entonces, señorías? Lo que queda es que en esta Cámara resuene el eco del fraude. Y al resonar el eco del fraude en el momento en que más sangre de toreros se ha vertido en España, podemos dar la sensación de que el único problema que nos preocupa en la Fiesta es el de aquella mercancía que se compra y que se vende, que es el fraude, porque el escándalo se vende en la sociedad en que vivimos.

Por todo ello, señoría, aun aceptando y reconociendo el interés de alguna de sus proposiciones, la mala formulación de otras —salvando siempre la buena intención y el sentido común de S. S. (que yo sé que existen)—, por todas estas sinrazones, razones a medias, y estos temas finales en los que creo que no lleva razón, sólo me queda decirle que ha terciado en un terreno resbaladizo y por ello, señoría, creo que le ha salido deslucido el tercio. *(Aplausos.)*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Macarro.

Tiene la palabra el señor Paños, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor PAÑOS MARTI: Gracias, señor Presidente.

Cuando venía a la tribuna, mi compañero Diputado de Cuenca, señor Zapatero, me decía: «Tú eres de la escuela manchega». Y yo recuerdo, amigo Zapatero, esa jota manchega que dice: «Como sé que te gusta el arroz con leche, por debajo de la puerta te echo un ladrillo». *(Risas.)* Y esto ha hecho conmigo el señor Macarro. Yo le he expuesto un tema. No voy a hacer una modificación de una normativa general de la Fiesta, porque para eso sabe S. S. muy bien que se presentó una proposición de ley por el Grupo Popular en el Senado, que fue rechazada. Eso sería regular la Fiesta nacional. Así se llamaba. No lo he pretendido y dije al principio —y S. S. no lo ha captado— que ésta fue presentada en mayo, mucho antes del concierto con la Facultad Veterinaria y mucho antes de que surgiera el problema de las especulaciones del fraude.

Llevo en el mundo de los toros, por profesión y por cargos que he tenido, puedo decir que veinticinco o treinta; en el Consejo Superior, diez años, como investigador sobre el toro de lidia, y he hecho otras investigaciones que tengo, gracias a Dios, publicadas, unas buenas y otras malas. Yo diría que de afición soy político y de vocación y profesión aficionado a la Fiesta.

Así pues, no pretendo yo la reforma general de una ley de la Fiesta. No lo he dicho así, ni muchísimo menos. Y aun con la buena voluntad y con el respeto y cordialidad de que S. S. ha hablado, yo no puedo admitir que se haga aquí una demagogia, trayendo el fraude como banderín de enganche a pronunciamiento político. De ningún modo. Sabe S. S. que el fraude existe. Si no existiera, no habría sanciones.

Me dice S. S. que demuestre que el toro está drogado.

Yo pienso que no, aunque sí le digo a S. S. que, en mi larga historia dentro de las plazas de toros, he visto fraudes de este tipo. Los he visto; de modo que existen. Si esto hubiera sucedido en las carreras de caballos, por ejemplo, hoy no se sabría si los caballos se drogan. O en las carreras de galgos, o en el deporte. Todos estos temas se van introduciendo a partir de que surgen los rumores. Y ya he dicho también —y S. S. no lo ha captado— que el propio Reglamento, las normas, y algún Decreto del propio Gobierno —de éste y de los anteriores— dicen que la Administración es la encargada de vigilar la Fiesta. No se me diga que si se demuestra que un toro está drogado, entonces la Administración intervendrá. La Administración tiene que intervenir antes, para evitarlo.

Y no se trata nada más que de demostrar, y tranquilizar así a la afición —y esto lo compartimos S. S. y yo—, que los toros no se drogan, porque hay una casuística de un diez por ciento en las cuatro principales plazas de toros, y a lo largo de un año no se ha demostrado.

Por otra parte, no es lugar de discutir —aunque se ha demostrado— si la metodología analítica es buena o mala. Aplaudo todo cuanto han hecho mis compañeros. Lo que sí le digo (no pude ir efectivamente a Sevilla), es que la metodología analítica completa no se ha conocido —y esto es un aplauso que doy a la Administración— hasta hace dos años. Estaba celosamente guardada. Ni siquiera fue publicada en el «Boletín Oficial».

Otra de las «barbaridades» del Reglamento, que usted me remitirá —y yo como representante de mi Grupo participaré con mucho gusto— e oficializar las técnicas analíticas en un reglamento de espectáculos taurinos. Eso no se puede hacer, porque entonces institucionaliza usted unas técnicas que, como muy bien ha dicho, se van a perfeccionar por ese concierto con la Facultad de Córdoba y habría que modificar el reglamento. Eso no se puede hacer, insisto. Se puede decir en el reglamento que se establecerán las técnicas analíticas correspondientes en cada momento, porque hoy día la analítica está variando constantemente, como usted sabe, y de un año a otro hay muchas diferencias de aplicaciones analíticas.

Respecto al drogado de los caballos, estamos de acuerdo en que se regule, pero no diga S. S. que hay que demostrarlo y que se tienen que reunir los veterinarios para ello. Le digo, como analítico que soy, que en un fraude de cualquier droga —entendiendo por droga, con carácter general, todos los tranquilizantes, porque no se le dan opiáceos ni heroína, pero tranquilizantes sí, que es droga— el tiempo de dictamen es escasamente de veinticinco o treinta minutos. Y piense S. S. que el toro después de muerto es un cadáver, luego es un problema de veterinaria forense y no de otra cosa.

Entiendo que si la Administración le da la espalda a ese problema y deja que los que van en contra de la Fiesta propaguen y hagan uso de este tipo de fraude, cuando no existe, podría ser un buen servicio a la Fiesta, a los ganaderos, a los toreros, a los empresarios y a los aficionados, el que se demuestre que no están drogados. Pero tampoco es habitual que se falsifiquen billetes, y puede hacerse y se hace, pero creo que esta es una medida de la que no hay que asustarse.

La Administración, que tiene que vigilar la pureza de la Fiesta y garantizarla, se anticipa y dice: «señores, se arbitrarán métodos analíticos, los que sean, para ver el fraude del drogado o cualquier otro».

Respecto a lo que usted me ha dicho sobre el sacrificio de las reses en festejos populares, y no lo digo con ánimo de tragedia, pero sabe S. S. que el año pasado, a pesar de esa ambulancia que el Ministro del Interior dijo a una pregunta oral mía, que se pondría en los pueblos y que las reses serían realquiladas directamente al ayuntamiento por bienes económicos, hubo seis muertos en los festejos de pueblo, y probablemente no se deba a que las reses se realquilan. Se debería a otras circunstancias. Pero quiero decirle que con todas estas cosas la Administración tiene que saberlas.

El señor PRESIDENTE: Señor Paños, están haciendo casi un debate sobre el Estado de la Nación sobre este tema. Le ruego que vaya terminando. *(Risas.)*

El señor PAÑOS MARTI: No le va a la zaga en importancia, señor Presidente.

Voy a terminar diciendo —y le doy las gracias al señor Presidente por el tiempo que me ha concedido— que nada de querer hacer una normalización general. Me ceñí concretamente al fraude, porque era lo que en mayo se leía en la prensa. No lo inventé yo. Se dijo: «Vamos a ver si la Administración, acogiendo estas instancias, es capaz» —y estoy seguro de que sí lo es— «de arbitrar fórmulas dentro y fuera del Reglamento». En esto me da usted la razón. No es bueno institucionalizar unos sistemas analíticos dentro de un reglamento. Pues muy bien, sáquense la norma.

¿Por qué —y con esto termino— en los laboratorios de producción y sanidad animal? Sencillamente porque hay un decreto que les da esta competencia; decreto ratificado por una orden ministerial y por resoluciones del propio Ministro de Agricultura actual. Pues si tiene esta competencia legal, ¿por qué no se le va a dar?

Pero no solamente se ha transferido la Fiesta de toros, sino que se han transferido estos laboratorios. Es decir; todos los laboratorios de sanidad y producción animal, a excepción de Madrid y no sé si algún otro, están transferidos. Luego existen esos centros en las regiones.

Por otra parte, hay otro problema. Aunque las técnicas sean simplistas, se necesita un técnico adiestrado en el manejo del laboratorio, porque si va un técnico cualquiera, que no esté adiestrado en este tema, en sanidad y producción animal, no lo puede hacer.

Nada más, señor Presidente. Creo que con esto queda aclarada mi posición.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Macarro Vera.

El señor MACARRO VERA: Señoría, la cuestión a veces no está en la manera de verlo, sino en el fondo del

problema. No está en tener idea o razón, sino que si se presenta una proposición no de ley hay que articularla coherentemente para que sea operativa en caso de aprobarse, y la suya, a mi manera de ver, no es operativa.

Usted ha insistido en el tema del borrador del reglamento. Señoría, ese es un documento de trabajo, y como un documento de trabajo se le hacen las sugerencias que sean necesarias. Los que hemos colaborado en esa redacción sabemos que hay aspectos que no nos satisfacen, pero había que empezar a trabajar, si no, nadie se mueve. Pero, por favor, no me argumente en torno a un borrador que es simplemente eso, un borrador. Ese tema está zanjado, volvamos otra vez al del drogado.

Eso, lo siento, no puedo admitirlo. No se puede admitir en forma alguna que la Administración tenga que ponerse a investigar aquello que a cualquier persona se le ocurra decir que existe, sin pruebas sobre ello, porque uno puede decir que a los toros se les alimenta con lentejas, y entonces habrá que hacerles la autopsia para ver de dónde son las lentejas. *(Risas.)* Esta no es la cuestión, porque entramos en el reino de la irracionalidad y de la demagogia.

Me parece, conociendo su nivel profesional y su prestigio (como el de otros compañeros de su Grupo, que son especialistas de altura en el tema de los toros), que hay que ponerse de acuerdo en que esto es serio, y que les estamos haciendo el caldo gordo a la demagogia de algunos.

Si usted un día demuestra que ese tema se puede dar, tenga la seguridad de que la Administración abordará la cuestión, pero no porque en una plaza diga una persona que el toro está drogado, y un grupo de aficionados, en plan de marcha verde (que sabe usted quiénes son) *(Risas.)*, se lance a tiranizar la opinión de la mayoría diciendo: «¡drogado, drogado, drogado!» *(Aplausos.)*, porque al final nos encontramos, señor Paños, con que estamos entronizando el reino de la confusión y de la demagogia. Creo que del tema podíamos seguir hablando, pero es mejor que aporte usted pruebas, que la Administración las recogerá, ya que hacerse eco de la indocumentación de algunos, siempre es peligroso.

Respecto a las demás cuestiones en debate, esperemos a la metodología analítica que está elaborando la Facultad. Comprendo que esta proposición la hizo usted mucho antes, pero en aquella reunión yo estuve y expresé las dudas que razonablemente existían sobre el tema del fraude, dejando el tema tal como está. Sigamos caminando por este sendero de integración de todos los que componen la fiesta, y esperemos los resultados científicos para conseguir, de una vez por todas, que en este problema, que es un problema como otros muchos concretos, pero que nos interesa a todos (a usted y a mí, que somos aficionados, y a otros muchos compañeros), por fin se llegue a un acuerdo como el que les decía, que pueda revitalizarlo sin necesitar servidores que no vengan desde fuera imponiendo criterios. *(Aplausos.)*

El señor PRESIDENTE: ¿Algún Grupo Parlamentario quiere fijar posiciones sobre esta proposición no de ley? *(Pausa.)*

Terminado el debate, vamos a proceder a la votación de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular defendida por el señor Paños sobre prevención y sanción de los fraudes en las corridas de toros.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 279; a favor, 93; en contra, 178; abstenciones, ocho.

El señor PRESIDENTE: Queda desestimada la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre prevención y sanción de los fraudes en las corridas de toros.

Se suspende la sesión hasta mañana a las nueve de la mañana.

Eran las ocho de la noche.

CORRECCION DE ERROR.—En el «Diario de Sesiones» número 157, y en la intervención del señor Presidente del Gobierno con motivo del debate sobre el estado de la Nación, en la página 7070, primera columna, al final del sexto párrafo, aparece, por error, la frase «... nuestro proceso de integración en Estados Unidos.» cuando debería decir lo siguiente: «... nuestro proceso de integración en la Comunidad Económica Europea.»

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid
Depósito legal: M. 12.580 - 1961