



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1986

II Legislatura

Núm. 272

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

Sesión Plenaria núm. 272

celebrada el miércoles, 26 de febrero de 1986

ORDEN DEL DIA

Mociones consecuencia de Interpelación:

- Del Grupo Minoría Catalana sobre aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Interpelaciones urgentes:

- Del Grupo Mixto sobre accidente sufrido por el buque «Castillo de Salas» en las proximidades de la playa de Gijón.

Preguntas:

- Del Diputado don Fernando Pérez Royo, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: ¿Puede explicar el Gobierno por qué se pretende utilizar a los trabajadores del Instituto Nacional de Empleo para la confección de un escrito de don Felipe González sobre el referéndum del próximo día 12 de marzo?
- Del Diputado don Santiago Carrillo Solares, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Ministro de Defensa: ¿En qué condiciones ha escrito el Ministro de Defensa el prólogo de una edición en la que se elogia el golpe del 23 de febrero?
- Del Diputado don Jorge Verstrynge Rojas, del Grupo Parlamentario Popular, que formula al Gobierno: ¿Por qué no ha traído a esta Cámara para su debate político anterior a la firma el Acta Unica Europea, cuyo texto definitivo fue aprobado por los Ministros de Asuntos Exteriores de la CEE el pasado 17 de diciembre?
- Del Diputado don José Javier Pérez-Olivares y Pérez, del Grupo Parlamentario Popular, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Tiene conocimiento el señor Ministro de la utilización por parte de personalidades del PSOE de medios aéreos de transporte de carácter estatal en sus desplazamientos con motivo de la campaña en el referéndum de la OTAN?
- Del Diputado don Pedro Schwartz Girón, del Grupo Parlamentario Popular, que formula al Gobierno: ¿Es criterio del Gobierno que España pertenezca, como miembro de pleno derecho, al Comité Militar de la OTAN?

- Del Diputado don Eugenio Triana García, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Puede adelantarnos el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones los elementos más importantes del futuro Plan de Transportes Ferroviario?
- Del Diputado don Juan Ramón Pajares Gutiérrez, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Puede dar el señor Ministro cuenta a la Cámara del cumplimiento durante 1985 del Plan Cuatrienal de Viviendas?
- Del Diputado don Francisco Javier Castro Feliciano, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿En qué estado se encuentra el cumplimiento del Plan Nacional de lucha contra la droga?
- Del Diputado don Enrique Gozalbes Cravioto, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué expectativas tiene el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en relación con la campaña turística del presente año 1986?
- Del Diputado don Jenaro García-Arreclado Batanero, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Piensa el MOPU continuar la línea iniciada de recuperación y regeneración de playas?
- Del Diputado don Virginio Sánchez Barberán, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Podría informar el señor Ministro de Justicia a la Cámara sobre la repercusión de la huelga de funcionarios de prisiones en los establecimientos penitenciarios?
- Del Diputado don Fernando Gimeno Marín, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿En qué medida ha mejorado la gestión de los servicios sanitarios públicos en los últimos tres años?
- Del Diputado don Carlos Navarrete Merino, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas va a adoptar el Ministerio de Justicia para resolver la problemática existente en la Jurisdicción Laboral?
- Del Diputado don Marcelo Palacios Alonso, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas ha tomado el Gobierno para la prevención y tratamiento del SIDA?
- Del Diputado don Pedro Moya Milanés, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué actuaciones está realizando el Ministerio de Justicia para cumplir las previsiones legales de desarrollo de la Ley Orgánica del Poder Judicial?
- Del Diputado don Manuel Aguilar Belda, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué avances se han producido recientemente en nuestro país en materia de trasplantes de riñón?
- Del Diputado don Jaime Blanco García, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Cuáles son las perspectivas en España de los trasplantes de hígado?
- Del Diputado don Isidoro Gracia Plaza, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué innovaciones supone la aprobación del Plan de Flota respecto de la tradicional política marítima seguida en España?

(Continúa el orden del día en el «Diario de Sesiones» número 273, de 27 de febrero de 1986.)

SUMARIO

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

	Página
Mociones consecuencia de interpelación	12223
	Página
Del Grupo Minoría Catalana, sobre aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido	12223

En defensa de la moción de Minoría Catalana interviene el señor Molins i Amat. Expone que la moción se explica por sí misma, por lo que su defensa será breve. La moción trae causa de la interpelación debatida la semana anterior acerca de los efectos, a su entender negativos, que en la economía española está produciendo la aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido. Dado que la implantación

del citado impuesto significa un cambio global absoluto en las costumbres de nuestra sociedad, cree que la Cámara no debe limitarse, como hasta ahora ha hecho, a la aprobación de la Ley reguladora del impuesto, sino que debe seguir los efectos que el mismo está produciendo y las posibles deficiencias que surjan en el desarrollo del Reglamento. Con ello se trata de conseguir un bien para la economía del país, en lo que todos los Grupos de la Cámara deben estar interesados. Desde luego, no se trata de cambiar ningún aspecto concreto, sino de crear una Ponencia que realice el seguimiento correspondiente, haciendo el oportuno informe para su elevación al Gobierno y su toma en consideración por parte de la Administración. Agrega el señor Molins que conoce una enmienda del Grupo mayoritario de la Cámara; enmienda sobre la que desde ahora anuncia su aceptación, aunque signifique la eliminación de una fecha límite para la elaboración del informe solicitado, ya que, en cambio, permite que el punto

básico de la moción, cual es la creación de la Ponencia, siga adelante. Sólo le resta esperar que la creación de la Ponencia aludida y los trabajos de la misma redunden en beneficio de la marcha de nuestra economía, introduciendo las correcciones necesarias para que los efectos negativos de este impuesto sean los menos posible.

En nombre del Grupo Socialista, y para la defensa de la enmienda presentada, interviene el señor García Ronda. Manifiesta que el Grupo Socialista es consciente no sólo de la importancia de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido, sino de las inevitables dificultades que tiene su puesta en marcha en los primeros momentos. Ambas circunstancias, importancia y dificultad, son argumentos suficientes para que la Cámara esté presente en el inicio de la andadura de un impuesto que significa una transformación esencial en nuestro sistema impositivo.

Dada la envergadura del asunto tratado, que afecta a la casi totalidad de la actividad económica, el esfuerzo extraordinario que vienen haciendo los funcionarios y altos cargos de Hacienda no debe verse desasistido por este cuerpo legislativo, que representa la soberanía y los intereses de quienes se convierten en sujetos pasivos del nuevo impuesto. En este sentido, considera pertinente la moción de Minoría Catalana, que no tiene inconveniente en reconocer que está bien meditada. Aceptando, por tanto, la línea de la moción, cree conveniente algún retoque a la misma, en su párrafo segundo, para hacerla más perfecta. En idéntico sentido de corrección propone suprimir en la tercera línea del primer párrafo la alusión al Congreso de los Diputados, para evitar redundancias.

Entiende que, con la postura del Grupo Socialista, queda patente su mejor voluntad de aceptación de mociones que tengan las características de calidad y acierto que reúne la presente, alejada de cuestiones de tipo partidista. Con ello se da satisfacción no sólo al Grupo proponente, sino, cree, al conjunto de la Cámara, que seguramente no tendrá inconveniente en votar afirmativamente la moción presentada.

Para fijación de posiciones interviene, en nombre del Grupo Popular, al señor Aznar López. Anuncia el voto favorable de su Grupo a la moción debatida, porque entiende que responde en términos generales al planteamiento reiterado del Grupo Popular sobre este impuesto, y en cuanto que, a su juicio, supone implícitamente el reconocimiento, muchas veces denunciado, de imprevisión del Gobierno sobre los supuestos en los que se debía aplicar el Impuesto sobre el Valor Añadido. Reconoce, por otro lado, que hubiera sido más deseable que la moción permaneciese con su texto inicial, manteniendo la fecha del 30 de abril para la realización de los trabajos correspondientes, pero aun con esta corrección continuarán apoyándola. Agrega que el Grupo Popular se reserva el derecho de presentación de todo tipo de iniciativas para paliar las negativas consecuencias que para la economía española en general ha supuesto la aplicación de ese impuesto.

En nombre de Minoría Catalana, el señor Molins y Amat acepta la inclusión de la enmienda del Grupo Socialista

al párrafo segundo de la moción, así como la corrección de estilo en la línea tercera del párrafo primero.

Por el Grupo Socialista, y contestando a las palabras del señor Aznar López el señor García Ronda puntualiza que la aceptación de la moción no significa reconocimiento de ninguna imprevisión por parte del Gobierno.

El señor Aznar López, del Grupo Popular, insiste en que para su Grupo, y cree que para la mayoría de los contribuyentes, implica, sin duda alguna, dicho reconocimiento de imprevisión.

Sometida a votación, es aprobada la moción del Grupo de Minoría Catalana por 193 votos a favor, dos en contra, una abstención y uno nulo.

Página

Interpelaciones urgentes 12226

Página

Del Grupo Mixto, sobre accidente sufrido por el buque «Castillo de Salas» en las proximidades de la playa de Gijón 12226

En defensa de la interpelación formulada interviene, en nombre del Grupo Mixto, el señor Fernández Inguanzo. Expone a la Cámara una serie de datos acerca del desastre del buque «Castillo de Salas», en Asturias, para el análisis y conocimiento de la Cámara. Señala que el encallamiento del buque en cuestión a la entrada de la bahía de Gijón provocó un verdadero caos ecológico, con graves implicaciones socioeconómicas en la región, y especialmente en Gijón, así como daños para la práctica totalidad de la flota de bajura, que desde entonces continúa amarrada. Al cabo de mes y medio del accidente, nada se sabe sobre lo que se piensa hacer con la carga contaminante del buque hundido, pero la opinión general es que el desastre pudo haber sido evitado o reducido a lo mínimo en sus consecuencias. Ello, sin embargo, no ha sido así, en buena parte por la carencia de medios y las circunstancias del Cantábrico, pero también por la ausencia de un plan de actuación desde el primer momento. Ante la situación creada, señala que el pueblo asturiano necesita conocer quiénes son los responsables, no sólo del encallamiento, sino también de las calamitosas actuaciones posteriores. Pregunta asimismo por qué no se ha dotado al Musel, donde se han realizado grandes inversiones para convertirlo en un gran puerto, de los medios necesarios para atender a las necesidades preventivas de accidentes o destinados a hacer frente a los naufragios. Alude después a la compañía holandesa contratada para las tareas de salvamento del buque y a las actuaciones en orden a salvar la carga de aquél sin ningún resultado práctico, toda vez que al final hubo de tirarse el carbón al mar, sin sacar, por tanto, ningún resultado efectivo a la importante cantidad abonada a la compañía holandesa contratada. Por otra parte, se ha ignorado en todas estas actuaciones a las autoridades del Principado y al Alcalde de Gijón, dando lugar a un divorcio total entre la Administración central y la regional.

Concluye el señor Fernández Inganzo preguntando por las medidas que piensa adoptar el Gobierno para resolver las graves consecuencias originadas por el accidente del buque «Castillo de Salas» y qué previsiones se están realizando para evitar que se repitan casos semejantes.

En nombre del Gobierno contesta el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez). Agradece al señor Fernández Inganzo la presentación de la interpelación, porque le da oportunidad para aclarar públicamente los hechos, la situación en cada momento y los resultados del naufragio. Señala que el pasado 11 de enero de 1986 el buque «Castillo de Salas», con un cargamento de unas 100.000 toneladas de carbón siderúrgico destinado a la factoría ENSIDESA, fondeó en la dársena del Puerto de Gijón y, según las primeras informaciones, encalló a unos 750 metros de la costa del Cerro de Santa Catalina. El motivo de fondear el barco es porque el lugar de atraque estaba ocupado, fondeando, por tanto, en los lugares habituales para este tipo de barcos. El 22 de febrero se consigue reflotar la parte de la proa, que unos días después es hundida mar adentro en una fosa de 4.500 metros de profundidad. El resto continúa todavía hundido en la zona del naufragio y persisten las operaciones para su retirada en el plazo más breve posible.

Entre las fechas anteriormente citadas ocurren una serie de hechos en los que se basa la interpelación, con los que no siempre coincide, y desde luego disiente totalmente de las valoraciones que en la misma se hacen. Así, por ejemplo, la operación de rescate como tal se salda, en su opinión, con éxito, haciendo desaparecer el fantasma de un riesgo potencial adicional de contaminación frente a las costas de Gijón. Debe tenerse en cuenta que la operación fue muy difícil y en condiciones meteorológicas muy adversas, pero, a pesar de ello, se realizó conforme al plan prefijado y sabiendo perfectamente lo que se pretendía. No existe, por tanto, ninguna ligereza o improvisación por parte de la Administración, como parece deducirse de la interpelación del señor Fernández Inganzo, ya que la situación estuvo en todo momento bajo control desde el Ministerio de Transportes y la Dirección General de la Marina Mercante. El plan inicial era muy claro y fue aplicado adaptándose, naturalmente, a las diferentes circunstancias que iban surgiendo. Expone en detalle las fases del plan en cuestión y los actos de cada una de dichas fases, encaminados, en primer lugar, al rescate del buque y, después, a evitar la contaminación de la zona, así como los incidentes producidos a lo largo de las fases citadas. Cuando la situación se hace irreversible, se toma la decisión de llevar el barco mar adentro para hundirlo en mar abierto a unos 4.500 metros de profundidad, donde no existe ningún riesgo de contaminación. La operación, a su juicio, ha sido bien llevada y con éxito, y a lo largo de toda ella no se improvisa ni se regatean los medios de que dispone la Administración. Sobre este particular expone una serie de programas que el Ministerio tiene en marcha para mejorar los niveles de seguridad en la navegación y para paliar posibles accidentes que se puedan producir. Concluye el señor Ministro señalando que, a su juicio, la

operación fue bien llevada por parte del Ministerio y de los responsables de las tareas de salvamento, máxime tratándose de una operación complicada por el lugar y las circunstancias del estado de la mar. Precisa, por otro lado, algunas afirmaciones del señor Fernández Inganzo y niega en todo caso que en el proceso desarrollado haya existido en ningún momento menosprecio hacia las autoridades de la Comunidad Autónoma, con cuyo Presidente ha estado en contacto personal en numerosas ocasiones. Las relaciones, independientemente de algunas discrepancias, han sido, por tanto, de verdadera colaboración.

En turno de réplica hace uso de la palabra el señor Fernández Inganzo y duplica el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez).

Para fijación de posiciones interviene, en nombre del Grupo Popular, el señor Durán Núñez. Anuncia que su Grupo Parlamentario apoyará cualquier acción que tienda a mejorar la seguridad de nuestras costas, así como de todos los sistemas de salvamento, excitando consiguientemente el celo del Gobierno en la adopción de medidas que incrementen la seguridad y eviten en lo posible incidentes tan lamentables como los que dan lugar a la interpelación de hoy. Se refiere a la situación de las costas cantábricas, con frecuentes inclemencias meteorológicas, que han dado lugar en los últimos años a numerosos accidentes graves. Ello obliga a que se prevean mecanismos de acción inmediata que eviten consecuencias ulteriores como las expuestas por los anteriores intervinientes. En el caso debatido, en su opinión, se dejan transcurrir varios días sin adoptar decisiones trascendentes que, a su juicio, hubieran llevado a unas consecuencias menos graves que las padecidas. Parece que se produjeron dudas a la hora de tomar decisiones, lo que indudablemente no contribuyó a la obtención de resultados positivos, ya que al dejar transcurrir el tiempo sin tomar medidas eficaces se provocó el enfrentamiento con una situación cada vez más difícil. Insiste, por último, el señor Durán Núñez en la necesidad de dotar con urgencia de medios eficaces de salvamento a nuestras costas y un control más efectivo de nuestras vías marítimas, junto a un mayor número de helicópteros SAR de reconocimiento. Asimismo es necesario dotar a las Capitantas de puerto de una capacidad de reacción automática e independiente de reacciones tardías centralistas. También se requiere una mayor unidad de acción o coordinación para evitar que la opinión pública tenga una sensación, como ocurre en el presente caso, de indecisión e ineficacia.

En nombre del Grupo Socialista, el señor González García manifiesta que la amplia y documentada intervención del señor Ministro hace innecesaria, en principio, una nueva descripción general del suceso, por lo que sólo va a referirse a aspectos concretos del mismo. Señala, en primer lugar, que lo referente a las causas del accidente y responsabilidades que pudieran derivarse del mismo se halla sometido a proceso judicial y en su momento se determinará, por tanto, si existen tales responsabilidades. En relación con el embarrancamiento del buque, considera imprescindible delimitar las competencias que en estos

casos corresponden a las distintas Administraciones, aclarando, por consiguiente, algunas confusiones a que puede inducir la interpelación al dejar entrever que las competencias son indistintas, lo que no es exacto. Señala que todo lo relacionado con el salvamento marítimo es competencia exclusiva de la Administración central, la cual fue desarrollando las actuaciones de las que ha informado el señor Ministro. La Comunidad Autónoma, a su vez y de acuerdo con su Estatuto, puede y debe intervenir en el proceso de degradación del medio ambiente, cualquiera que fuera su grado y fuente contaminante. Por lo demás, no va a insistir en las dificultades de este tipo de trabajos, puesto que ya se han puesto de relieve por el señor Ministro y son conocidas por muchos de los presentes, fundamentalmente cuando las mismas se realizan en el mar Cantábrico, en invierno y con temporales como los que había en aquellos días.

Agrega que el Principado de Asturias siempre estuvo al tanto de las operaciones, al integrarse desde el primer momento en la Comisión de seguimiento formada, lo que dio lugar a que las autoridades del Principado realizasen una serie de actuaciones, que expone. Se trataba fundamentalmente de acciones encaminadas a paliar los efectos contaminantes sobre el litoral asturiano, tal como corresponde a la Comunidad Autónoma, y a este respecto cree conveniente resaltar que las noticias sobre el particular procedentes de ambas Administraciones, central y autonómica, coinciden en que el nivel de contaminación no es preocupante e incluso tiende a disminuir de forma clara. Ello es lógico, ya que el carbón aislado no es un contaminante peligroso.

Confía, por último, el señor González García en que, a la vista de los planes previstos por el Ministerio, la costa cantábrica esté en plazo breve bien dotada de infraestructura para las operaciones de salvamento.

Antes de entrar en el trámite de preguntas, y para una vez concluido éste, el señor Presidente convoca a la Junta de Portavoces, de acuerdo con el artículo 39.1 del Reglamento, para tratar de la fijación del orden del día sobre un escrito del Gobierno que pide una sesión plenaria en relación con el artículo 203 del Reglamento.

Página

Preguntas 12234

Página

Del Diputado don Fernando Pérez Royo, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: ¿Puede explicar el Gobierno por qué se pretende utilizar a los trabajadores del Instituto Nacional de Empleo para la confección de un escrito de don Felipe González sobre el Referéndum del próximo día 12 de marzo? 12234

Formulada la pregunta por el señor Pérez Royo, el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social (Almunia Amann) hace una relación de los hechos ocurridos, para concluir que el Gobierno, en el mismo momento que tuvo conoci-

miento de los mismos, ordenó su inmediata paralización, y actualmente está abierta una investigación para depurar responsabilidades a la empresa acreedora a las mismas.

Página

Del Diputado don Santiago Carrillo Solares, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Ministro de Defensa: ¿En qué condiciones ha escrito el Ministro de Defensa el prólogo de una edición en la que se elogia el golpe del 23 de febrero? 12236

Expuesta la pregunta por el señor Carrillo Solares, el señor Ministro de Defensa (Serra Serra) manifiesta que se ha cometido un error en el Ministerio de Defensa al hacer que el Ministro firmara esa presentación, y el Ministro, como siempre, asume los errores que se cometen por el equipo de trabajo de su Ministerio.

Página

Del Diputado don Jorge Verstryngue Rojas, del Grupo Parlamentario Popular, que formula al Gobierno: ¿Por qué no ha traído a esta Cámara para su debate político anterior a la firma el Acta Única Europea, cuyo texto definitivo fue aprobado por los Ministros de Asuntos Exteriores de la CEE el pasado 17 de diciembre? 12236

Expuesta la pregunta por el señor Verstryngue Rojas, el señor Presidente del Gobierno (González Márquez) manifiesta que existe un error en la formulación de la pregunta, que no puede atribuir a ignorancia, ya que el Diputado preguntante no puede ignorar el artículo 97 de la Constitución. El error consiste en que no se trata de que se haya aprobado el Acta Única el 17 de diciembre, sino el 17 de febrero.

Página

Del Diputado don José Javier Pérez-Olivares y Pérez, del Grupo Parlamentario Popular, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Tiene conocimiento el señor Ministro de la utilización por parte de personalidades del PSOE de medios aéreos de transporte de carácter estatal en sus desplazamientos con motivo de la campaña en el Referéndum de la OTAN? 12238

Formulada la pregunta por el señor Pérez-Olivares y Pérez, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Álvarez) niega que ningún militante socialista haya utilizado medio de transporte aéreo estatal en desplazamientos realizados ex profeso con motivo de la campaña del referéndum. Asimismo informa sobre las circunstancias del desplazamiento realizado por él mismo desde La Coruña a Madrid.

	Página
Del Diputado don Pedro Schwartz Girón, del Grupo Parlamentario Popular, que formula al Gobierno: ¿Es criterio del Gobierno que España pertenezca, como miembro de pleno derecho, al Comité Militar de la OTAN? ...	12239
<i>Realizada la pregunta por el señor Schwartz Girón, el señor Ministro de Defensa (Serra Serra) contesta que España es miembro del Comité citado y es criterio del Gobierno permanecer como miembros de pleno derecho en el mismo.</i>	
	Página
Del Diputado don Eugenio Triana García, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones: ¿Puede adelantarnos el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones los elementos más importantes del futuro Plan de Transportes Ferroviario?	12240
<i>Formulada la pregunta por el señor Triana García, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez) expone algunos de los elementos fundamentales del borrador del Plan de Transporte Ferroviario ya elaborado, donde se trata de definir las directrices de actuación a largo plazo en los ferrocarriles explotados por RENFE.</i>	
	Página
Del Diputado don Juan Ramón Pajares Gutiérrez, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Puede dar el señor Ministro cuenta a la Cámara del cumplimiento durante 1985 del Plan Cuatrienal de Viviendas?	12241
<i>Formulada la pregunta por el señor Pajares Gutiérrez, el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela) informa sobre las previsiones y realizaciones a lo largo de 1985 en relación con el Plan Cuatrienal de Viviendas.</i>	
	Página
Del Diputado don Francisco Javier Castro Feliciano, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿En qué estado se encuentra el cumplimiento del Plan Nacional de lucha contra la droga?	12241
<i>Expuesta la pregunta por el señor Castro Feliciano, el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Lluch Martín) expone algunos resultados obtenidos sobre el particular.</i>	
	Página
Del Diputado don Enrique Gozalbes Cravioto, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué expectativas tiene el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en relación con la campaña turística del presente año 1986?	12242

<i>Formulada la pregunta por el señor Gozalbes Cravioto, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez) informa de que las perspectivas turísticas para nuestro país para el año en curso son realmente optimistas, como lo demuestran algunas cifras que da al respecto.</i>	
	Página
Del Diputado don Jenaro García-Arrecciado Batanero, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Piensa el MOPU continuar la línea iniciada de recuperación y regeneración de playas?	12243
<i>Formulada la pregunta por el señor Prieto García, el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela) señala que, naturalmente, su Ministerio va a continuar e intensificar la acción de protección del dominio público litoral, especialmente del dominio en la costa y fundamentalmente las playas.</i>	
	Página
Del Diputado don Virginio Sánchez Barberán, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Podría informar el señor Ministro de Justicia a la Cámara sobre la repercusión de la huelga de funcionarios de prisiones en los establecimientos penitenciarios?	12244
<i>Expuesta la pregunta por el señor Sánchez Barberán, el señor Ministro de Justicia (Ledesma Bartret) expone diversos aspectos de la huelga en cuestión, agregando que el Ministerio de Justicia se propone mantener la línea de una política penitenciaria basada en la búsqueda de la reinserción social de los internos.</i>	
	Página
Del Diputado don Fernando Gimeno Marín, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿En qué medida ha mejorado la gestión de los servicios sanitarios públicos en los últimos tres años?	12244
<i>Formulada la pregunta por el señor Gimeno Martín, el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Lluch Martín) expone diversas medidas adoptadas en dicho período, entre las que destaca la incorporación a la Sanidad Pública de más de tres millones y medio de personas.</i>	
	Página
Del Diputado don Carlos Navarrete Merino, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas va a adoptar el Ministerio de Justicia para resolver la problemática existente en la Jurisdicción Laboral?	12245
<i>Formulada la pregunta por el señor Barrero López, el señor Ministro de Justicia (Ledesma Bartret) expone algunas de las medidas adoptadas y otras en trámite, encaminadas a solucionar o al menos paliar el problema existente.</i>	

Página

Del Diputado don Marcelo Palacios Alonso, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas ha tomado el Gobierno para la prevención y tratamiento del SIDA? 12246

Realizada la pregunta por el señor Palacios Alonso, el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Lluch Martín) expone que la primera medida debe consistir en serenar a la opinión pública, señalando a continuación algunas actuaciones realizadas acerca del tema planteado.

Página

Del Diputado don Pedro Moya Milanés, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué actuaciones está realizando el Ministerio de Justicia para cumplir las previsiones legales de desarrollo de la Ley Orgánica del Poder Judicial? 12247

Formulada la pregunta por el señor Moya Milanés, el señor Ministro de Justicia (Ledesma Bartret) informa detalladamente sobre las actuaciones del Ministerio en esta materia.

Página

Del Diputado don Manuel Aguilar Belda, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué avances se han producido recientemente en nuestro país en materia de trasplantes de riñón? 12247

Formulada la pregunta por el señor Aguilar Belda, el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Lluch Martín) manifiesta que el número de trasplantes en los dos últimos años ha sido espectacular en nuestro país, como expone con cifras seguidamente.

Página

Del Diputado don Jaime Blanco García, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Cuáles son las perspectivas en España de los trasplantes de hígado? .. 12248

Expuesta la pregunta por el señor Palacios Alonso, el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Lluch Martín) informa sobre las actuaciones y perspectivas en nuestro país en este campo de la medicina.

Página

Del Diputado don Isidoro Gracia Plaza, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué innovaciones supone la aprobación del Plan de Flota respecto de la tradicional política marítima seguida en España? 12249

Formulada la pregunta por el señor Gracia Plaza, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Cballero Alvarez) destaca las cuatro innovaciones más im-

portantes en la aprobación del Plan de Flota, así como el contenido de aquéllas.

El señor Presidente suspende la sesión y convoca a la Mesa y Junta de Portavoces, anunciando la reanudación del Pleno al acabar la Junta de Portavoces.

Reanudada la sesión, el señor Vicepresidente (Carro Martínez) anuncia la suspensión de la misma hasta el día siguiente a las nueve de la mañana.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

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

MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACION:

— DEL GRUPO MINORIA CATALANA SOBRE APLICACION DEL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión. Entramos en el punto séptimo del orden del día, mociones como consecuencia de interpelación. Moción del Grupo Parlamentario Minoría Catalana, sobre aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido. El señor Molins tiene la palabra, por diez minutos, para defenderla.

El señor MOLINS I AMAT: Señor Presidente, vamos a ser muy breves en la defensa de esta moción, por cuanto creemos que prácticamente se explica por sí misma. Esta moción trae causa de nuestra interpelación de la semana pasada sobre los efectos que en la economía española está produciendo la implantación del Impuesto sobre el Valor Añadido, que entró en vigor el 1.º de enero de 1986.

En el debate de la misma, como recordarán SS. SS., el señor Ministro se mostró en cierta forma reacio, por decirlo con palabras suaves, a aceptar cualquier tipo de dudas respecto a los efectos que sobre la economía española está produciendo la implantación del IVA y respecto a posibles errores o retrasos por parte de la Administración Central en la implantación de este Impuesto, en el reglamento que lo desarrolla y en la respuesta a las vinculantes consultas que los sujetos pasivos del Impuesto dirigen a la Administración.

Como recordarán probablemente SS. SS., nosotros adjuimos varios ejemplos concretos a lo largo de ese debate sobre los efectos, a nuestro entender negativos, que ese Impuesto está teniendo en la actividad económica, efectos que nos fueron rebatidos por el señor Ministro en su intervención.

Como seguimos, señor Presidente, señorías, interpretando que es necesario que esta Cámara no se haya limitado en la implantación de este Impuesto a la aprobación

de la Ley que lo rige, sino que debe seguir en un proceso tan sumamente importante para la marcha de nuestra economía, cual es la implantación de este Impuesto que significa un cambio global absoluto en las costumbres de la sociedad a la que representamos en esta Cámara, es por lo que hemos querido quitarle cualquier tipo de crítica al contenido de nuestra intervención, como se intentó tener el pasado miércoles cumpliendo, a nuestro entender, una obligación de cualquier Grupo de esta Cámara y darle exclusivamente el sentido (*Rumores.*), —si el rumor de la Cámara me permite expresarlo así— de creer, repito, que esta Cámara no debe limitarse, como hasta ahora ha hecho, a la aprobación de la Ley que rige el Impuesto, sino a continuar en el seguimiento de los efectos que ese Impuesto está produciendo y las posibles, digamos, deficiencias que en el desarrollo del reglamento se puedan ir produciendo. Entendemos que éste debe ser un interés de esta Cámara, quitándole todo tipo de contenidos de crítica y simplemente intentando producir un bien a la economía del país, interés en el cual entendemos que todos los Grupos de esta Cámara deben estar interesados por igual.

Por eso, señor Presidente, repito, nuestra moción no va a intentar cambiar ningún aspecto concreto, sino a proponer la creación de una Ponencia para que, en el seno de la Comisión de Economía y Hacienda del Congreso, realice ese seguimiento y pueda, en un plazo de tiempo —nosotros decimos que hasta el 30 de abril— producir un informe al respecto, para que, seguidos los trámites correspondientes en el seno de esta Cámara, sea elevado al Gobierno para su toma en consideración por parte de la Administración.

Conocemos, señor Presidente, la presentación por parte del grupo mayoritario de la Cámara —el Grupo Socialista— de una enmienda a esa moción, enmienda que, desde ahora, afirmo aceptar por parte de nuestro Grupo Parlamentario. Y la vamos a aceptar porque introduce un solo cambio: la eliminación de esa fecha límite de 30 de abril a que antes hacía referencia respecto a la obligatoriedad, por parte de la Ponencia, de elevar una conclusión antes de esa fecha límite del 30 de abril.

Nosotros entendíamos —y seguimos creyendo— que poner una fecha límite, tope a un primer resumen de los trabajos por parte de la Ponencia era y es positivo, pero como, siguiendo la costumbre de esta Cámara, entendemos que la aceptación de la enmienda es condición «sine qua non» para que el punto básico de nuestra moción, que es la creación de la Ponencia, siga adelante en su camino parlamentario, es por lo que, señor Presidente, repito, aun creyendo que era preferible la inclusión de esa fecha límite, nosotros estemos dispuestos y de buen grado a aceptar esa corrección que se introduce con la enmienda socialista. Por tanto, ya desde ahora, señor Presidente, anuncio nuestra voluntad de aceptar la introducción de esa enmienda y que sea en esa forma en la que sea sometida a votación de esta Cámara.

Sin más, señor Presidente, que esperando el voto afirmativo y, por tanto, la creación de esa Ponencia, aunque sea adelantándose a los trabajos de esa Ponencia, desear el éxito que nosotros perseguimos cuando proponemos su

creación y que sus trabajos puedan redundar en beneficio de la marcha de la economía, a través de sus sugerencias a la Administración central, para que introduzca en el reglamento, o en las consultas vinculantes posteriores del Impuesto sobre el Valor Añadido, las correcciones que sean necesarias para que los efectos de este impuesto sean lo menos negativos posibles a la marcha de nuestra economía.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Molins.

Por el Grupo Socialista, que ha presentado una enmienda, tiene la palabra el señor García Ronda.

El señor GARCIA RONDA: Señor Presidente, señorías, en relación con la moción presentada por el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana, hemos de hacer unas consideraciones para, a continuación, decir que no sé si obrará ya en poder de la Presidencia el texto de nuestra enmienda.

En primer lugar, habrá que decir que este Grupo Parlamentario Socialista es consciente no sólo de la importancia de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido, sino de las inevitables dificultades que tiene su puesta en marcha en estos primeros tiempos de su implantación. Ambas características, la importancia y la dificultad, son argumentos suficientes para que esta Cámara, que tantas horas, y puedo añadir que tan fecundas, ha dedicado al estudio de este impuesto, esté presente en el inicio de su andadura y tome parte en su problemática hasta la consolidación definitiva de lo que constituye, como ya tuve ocasión de decir en su día desde esta misma tribuna, una transformación esencial en nuestro sistema impositivo. (*El señor Vicepresidente, Torres Boursault, ocupa la Presidencia.*) Y ello por dos motivos, fundamentalmente: El primero, porque la Cámara no puede dejar terminados sus trabajos en una ley hasta su feliz remate, sino en la materialización práctica de sus preceptos y en el encauzamiento adecuado de la relación contribuyente-Administración, en el caso como el que nos ocupa, de las leyes de índole fiscal. Y el segundo, porque dada la envergadura del asunto tratado, que afecta a la casi totalidad de la actividad económica, el esfuerzo de una enorme intensidad y calidad que vienen haciendo los funcionarios y altos cargos de la Secretaría de Hacienda, y del cual doy aquí mi testimonio, porque es de estricta justicia que SS. SS. tengan conciencia de él, no debe verse desasistido por este Cuerpo Legislativo por razón de su capacidad de contribuir también al perfeccionamiento de la ley y por representar la soberanía y los intereses de quienes se convierten en sujetos pasivos del propio impuesto legislado.

En tal sentido, consideramos pertinente la moción presentada por el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, que no tengo inconveniente en reconocer que sigue la línea de proposiciones bien meditadas, que lo caracterizan, al menos, cuando se trata del área económica, aunque no hace falta subrayar que, con frecuencia, no coinciden con los enfoques socialistas.

Aceptamos, pues, el espíritu que guía a esta moción y

a una buena parte de su letra, pero nos parece que algún pequeño retoque que está ya en esa aludida proposición de modificación es conveniente y la haría más perfecta y fluida.

Por ello, planteamos esa misma modificación en el sentido de un texto que diga en el segundo párrafo que el resultado de sus actuaciones, previos los trámites reglamentarios oportunos, será elevado al Gobierno.

También quiero llamar la atención de la Presidencia, por si acaso esto no estuviera contemplado, que sería conveniente, a efectos de corrección de estilo, que en el primer párrafo de la moción se suprimiese la alusión en la tercera línea «del Congreso de los Diputados», de tal manera que no hubiese esa redundancia, ya que la moción comienza: «El Congreso de los Diputados acuerda la creación de una Ponencia en el seno de la Comisión de Economía y Hacienda para el estudio...», suprimiendo «del Congreso de los Diputados», que no parece necesario.

Creemos que así queda patente también la mejor voluntad del Grupo Parlamentario Socialista para la aceptación de mociones que tengan las características de calidad y sensatez sin tener en cuenta, en realidad, ninguna cuestión de tipo partidista y ayudando a lo que pueda ser también una mejor andadura de cualquier impuesto o de cualquier ley que se tenga que poner en marcha, de tal manera, que podamos ayudar a ese cuerpo ejecutivo, también y como he dicho, en este caso, a la Secretaría de Hacienda, a que las cosas sean de la mejor manera posible, no sólo desde el punto de vista de la Administración, sino también de los contribuyentes.

Con esto creemos que se da también satisfacción tanto al grupo proponente como al conjunto de la Cámara, que no tendrán ningún inconveniente en votar favorablemente, como lo hacemos nosotros, esta moción con la modificación reseñada.

Nada más, muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias, señor García Ronda.

¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir en el debate? (*Pausa.*)

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Aznar.

El señor AZNAR LOPEZ: Gracias, señor Presidente. Muy brevemente, el Grupo Parlamentario Popular va a votar favorablemente la moción presentada por Minoría Catalana porque responde, en términos generales, al planteamiento que nuestro Grupo ha venido haciendo con reiteración últimamente sobre la aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido, y porque también, implícitamente, supone el reconocimiento tantas veces denunciado aquí de la imprevisión del Gobierno sobre los supuestos en los que se debía aplicar este impuesto.

Para nosotros, señor Presidente, es obvio que hubiese sido mucho más deseable que permaneciese en el texto de la moción la fecha del 30 de abril como se proponía, y no dar lugar a una indeterminación general en cuanto al tiempo, aunque también reconocemos que, evidentemente-

te, menos es nada, y por eso también la apoyaremos.

En tercer lugar, simplemente, señor Presidente, para hacer constar que nuestro Grupo se reserva naturalmente el derecho de presentación de todo tipo de iniciativas en orden a paliar las negativas consecuencias que para la economía española en general ha tenido la implantación del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias, señor Aznar.

Pregunto al Portavoz del Grupo autor de la moción en relación con las enmiendas presentadas tanto de fondo como de estilo.

El señor MOLINS I AMAT: Señor Presidente, en la de fondo ya había expresado mi opinión y en la de forma estamos de acuerdo. Aceptamos que sea votada nuestra moción introduciendo la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista al párrafo segundo y la corrección de estilo en la tercera línea del párrafo primero.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias, señor Molins. (*El señor García Ronda pide la palabra.*)

Señor García Ronda, la fijación de posición no se corresponde propiamente con un turno de réplica. ¿Lo considera imprescindible? (*Asentimiento.*) Entonces, dará la palabra seguidamente al señor Aznar.

Puede hacer uso de la palabra, señor García Ronda.

El señor GARCIA RONDA: Quisiera hacer una puntualización acerca de las palabras del señor Aznar para decir que en absoluto la aceptación de esta moción significa el reconocimiento de ninguna imprevisión por parte del Gobierno, sino que lo que viene es a complementar, como he tenido ocasión de decir desde la tribuna, precisamente la puesta en marcha de este impuesto y, por tanto, a rematar que esa puesta en marcha precisamente se haga de la mejor manera posible, manera a la que el cuerpo legislativo no puede ser ajeno.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias, señor García Ronda.

Tiene la palabra el señor Aznar.

El señor AZNAR LOPEZ: Simplemente, señor Presidente, para decir que para nuestro Grupo, y estoy seguro que para la gran mayoría de contribuyentes españoles, supone ese reconocimiento sin ninguna duda.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Votamos la moción consecuencia de interpelación del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana sobre aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido, con la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y la corrección de estilo, ambas, enmienda y corrección, aceptadas por el Grupo autor de la moción.

Comienza la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 197; a favor, 193; en contra, dos; abstenciones, una; nulos, uno.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Queda aprobada la moción consecuencia de interpelación del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana sobre aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido, incorporando la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista y la corrección de estilo anteriormente enunciada.

INTERPELACIONES URGENTES:

— DEL GRUPO MIXTO, SOBRE ACCIDENTE SUFRIDO POR EL BUQUE «CASTILLO DE SALAS» EN LAS PROXIMIDADES DE LA PLAYA DE GIJÓN

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Interpelación urgente del Grupo Parlamentario Mixto sobre el accidente sufrido por el buque «Castillo de Salas» en las proximidades de la playa de Gijón.

Para su defensa tiene la palabra el señor Fernández Inguanzo.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Señorías, señor Ministro, por imperativo de tiempo voy a limitar mi intervención a proporcionar a la Cámara los imprescindibles elementos de análisis sobre el desastre del buque «Castillo de Salas» en Asturias.

Este buque, con 100.000 toneladas de carbón y 1.300 de gas-oil, encalló a la entrada de la bahía de Gijón el 11 de enero. Durante un mes, la casi totalidad de la carga ha venido siendo arrastrada por el mar lo que, unido a 30.000 litros de dispersantes arrojados para combatir el combustible, provocó un verdadero caos ecológico con muy graves implicaciones socioeconómicas en la región y particularmente en Gijón.

La práctica totalidad de la flota de bajura continúa amarrada desde entonces por falta de capturas, por la contaminación y por el daño causado a embarcaciones y artes.

A 20 kilómetros, en uno y otro sentido, de la playa de Gijón aparecen manchas de gas-oil, al lado de otras de carbón, y la casi totalidad de las playas están ennegrecidas por la presencia del carbón.

Se considera tarea de más de diez años y de muchos medios separar la arena del carbón, que irá arrastrando el ciclo de las corrientes si no se localizan y reducen con urgencia los depósitos de los vertidos, en relación a lo cual la Administración del Principado dice carecer de recursos suficientes dado el volumen del problema.

A los ocho días de encallar se partió el buque; a los quince días se hundió la popa con 45.000 toneladas de carbón y la casi totalidad del gas-oil.

Un mes y medio después del embarrancamiento fue hundida la proa a 23 millas del Cabo de Peñas de forma muy oscura, se cree, después de haber arrojado el carbón

al mar; es decir, las 50.000 toneladas de carbón que alojaban las bodegas.

Hoy nada se sabe de lo que se piensa hacer con la carga contaminante de la parte de popa hundida en la bahía de Gijón ni con la proa hundida a 30 millas del Cabo de Peñas, según dicen, en una fosa de 4.000 metros.

La opinión general es que este desastre pudo haber sido evitado o reducido al mínimo en sus consecuencias. No ha sido así porque, con independencia de la escandalosa falta de medios y las circunstancias del Cantábrico, no se fue capaz de percibir la magnitud del peligro desde el primer momento ni se actuó en ningún instante con responsabilidad, dinamismo y espíritu de iniciativa, ni con la coordinación conveniente. Falta desde el primer momento un plan de actuación.

El señor Ministro de Transportes no se dignó aparecer por Asturias, pese a que el señor Presidente del Principado le expresó su preocupación por la lentitud de los trabajos. El día 24 se personó allí el Director General de la Marina Mercante. Asistió a una reunión y se marchó convencido de que todo iba bien. Volvió ocho días más tarde ante la situación casi irreparable.

El Comandante de Marina, único responsable del salvamento, se mantuvo, pese a que, desde el primer momento, se puso de manifiesto la necesidad de contar con un organismo único formado por expertos bajo la dirección de una persona conocedora de la Marina Mercante.

Ante tal situación el pueblo asturiano necesita conocer quién es o quiénes son los responsables, no solamente del encallamiento, sino de las calamitosas actuaciones posteriores. Todo ello no puede ser explicado por la incapacidad de que se habla, referida a los responsables del salvamento.

Habría que aclarar también qué hay de verdad en la supuesta falta de voluntad por salvar un mínimo del buque y de la carga por cuestiones de intereses. Entrar a fondo en las causas para extraer experiencias forma parte, además, de una obligación legal impuesta por acuerdos internacionales suscritos por nuestro país.

El buque borneó en bajamar con luz. Fondeó en el lugar que se le señaló. A las ocho de la mañana lanzó un ancla y el barco borneó. Como consecuencia de eso hizo fondo y las máquinas se inundaron, con lo que el barco queda sin control. La segunda ancla se pierde. El remolcador que interviene a continuación de nada sirve por falta de potencia, por lo que el barco queda a la deriva y así marcha durante más de una hora hasta encallar a la vista del pueblo de Gijón. Ello plantea, en primer lugar, la necesidad de conocer, entre otras muchas cuestiones, por qué no existe en El Musel un remolcador con la potencia correspondiente a los buques que fondean en este puerto. Parece que no entraba en los cálculos un hecho tan previsible como un encallamiento, y sorprendidas las autoridades en el más absoluto desamparo de medios.

Se han realizado grandes inversiones en El Musel para convertirlo en un gran puerto en el que puedan entrar barcos de más de cien mil toneladas de grano, pero se han olvidado las necesidades preventivas de accidentes o destinadas a hacer frente a los naufragios. Esta es otra de las

cuestiones de fondo. ¿Se van a tomar medidas para evitar que un nuevo buque con carbón o gas-oil quede a la deriva en un día de buena mar a 500 metros de tierra, ante los ojos atónitos de la población de Gijón?

Para el salvamento del buque y de la carga se contrató a la compañía holandesa Smith Tak, que parece ser una de las mejores del mundo. Los trabajos se iniciaron bajo la dirección del comandante de Marina y Director General de Marina Mercante, que son los que tienen competencias para ello, el 16 de enero, o sea, cinco días después de haber encallado. Se había ordenado que no se tocara el barco durante tres días, cuando alguien creía conveniente aprovechar la marea para tratar de sacarlo. Otro más se dedicó a achicar agua con bombas, que era lo mismo que pretender vaciar el Cantábrico, y el resto en planes y contraplanes.

Se dice que la compañía contratada no ha dispuesto de libertad de actuación y que incluso por orden superior se modificó el contrato anterior.

El caso es que en quince días que estuvo la popa a flote únicamente se extrajeron 60 toneladas de fuel-oil y nada de carbón; ello pese a que a partir de la ruptura del buque hubo cuatro días de bonanza continuados y nueve en total, suficientes, según los técnicos, para vaciar las dos partes, la de proa y la de popa, que habían quedado separadas.

Es difícil explicar que realmente hubiese intención de salvar la carga, puesto que desde el primer momento se utilizaron mangueras que dispersaban el carbón, en lugar de aspiradoras de las que existen en el puerto de Bilbao y en la propia ENSIDESA para descargar grano. Igualmente, resulta poco responsable o incomprensible haber contratado el barco mercante «Puerto de Cartagena» para trasvasar el carbón a él, y una vez que este buque hizo el desplazamiento se le rechazó, considerando que no era el adecuado. Lo cierto es que si la solución era la que se tomó al final, es decir, tirar el carbón al mar, no parece justificable haber contratado una casa extranjera, a la que se le abonaron del orden de los 200 millones por tirar el carbón al mar.

Hundida la parte de popa, y ya pasado muy próximo el mes de embarrancar, y cuando la parte de proa, con más de 50.000 toneladas de carbón en sus bodegas, está a punto de partir, de romperse nuevamente, las autoridades responsables del salvamento: Comandante de Marina y Director General de Marina Mercante, siempre a remolque de los hechos, se propusieron ponerla a flote mediante aligerar la carga.

Las autoridades del Principado y el Alcalde de Gijón, que, con las anteriores constituían la Comisión de Seguimiento, aceptaron esa medida, pero bajo la condición de que el carbón no fuese tirado al mar.

A los cuatro días, una vez más se demostró que las autoridades ignoraban totalmente a los representantes del Principado, ya que el carbón se venía arrojando al mar en su práctica totalidad, en contra de lo establecido.

Como es lógico, la confusión sobre los trabajos es tal, o era, que ya ha terminado esto, que ni los propios responsables en muchas ocasiones conocen cómo se estaban de-

sarrollando. Nada se sabía —ni se sabe— sobre el carbón aligerado de la proa, por qué fue hundida y la cantidad de carbón que portaba, aunque se cree que la totalidad había sido arrojada al mar, como dije anteriormente, y que precisamente se alejó esta parte del buque de Gijón para hundirlo, para que no fuese observado que, efectivamente, eso se había realizado.

A los técnicos del Principado se les negó en estos momentos precisamente la presencia en el barco, y es público que al final existía un divorcio total entre la Administración central y la regional. El desprecio hacia los organismos del Principado por parte de los responsables en el salvamento de la Administración central la pone igualmente de manifiesto una declaración del Director General, en la que dice públicamente que el Consejero del Interior y Administración Local, don Francisco González, entiende las razones que obligan a verter directamente el carbón al mar, aunque públicamente tiene que defender que tal vertido no se haga. Consideren, señores, que no se puede dar más demostración de humillación y menosprecio hacia los hombres de la autonomía.

Para no cansar más a SS. SS., me remito al texto recogido en el «Boletín» y lo resumo con la siguiente pregunta: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para resolver las graves consecuencias originadas por el accidente sufrido por el buque «Castillo de Salas» en las proximidades de la playa de Gijón y qué previsiones se están realizando para evitar casos semejantes?

Es obvio que ello comprenda, como se plantea en el «Boletín», entre otras cuestiones, los estudios de cómo aligerar el carbón, tanto en lo que afecta a la pesca, como a las playas, cómo se va a quitar la popa hundida, y un plan que evite la contaminación, juntamente con la garantía de las indemnizaciones a los pescadores.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias, señor Fernández Inguanzo.

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

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, yo quiero agradecer al señor Fernández Inguanzo su interpelación sobre el naufragio del «Castillo de Salas», porque me da la oportunidad de dejar públicamente aclarados cuáles fueron los hechos, cuál fue la situación en cada uno de los momentos y cuáles fueron los resultados.

Porque, efectivamente, el pasado 11 de enero de 1986, el buque «Castillo de Salas», propiedad de la empresa nacional Elcano, que procedía de Norfolk, con un cargamento de unas cien mil toneladas de carbón siderúrgico, con destino a la factoría de ENSIDESA, fondeó en la dársena del puerto de Gijón a las nueve de la mañana, y tres horas después, y según las primeras informaciones, en la medida en que esto está sujeto todavía a investigación judicial, según las primeras informaciones, repito, tras haber

garreado el ancla, encalló en la zona conocida con el nombre de Canto de San Pedro, a unos 750 metros de la costa del Cerro de Santa Catalina.

En primer lugar, por qué el barco tiene que fondear. Simplemente, porque el sitio de atraque está ocupado; el sitio donde el atraque se prevé está ocupado y va a tardar aproximadamente dos días en quedar libre. Luego fondea en los lugares donde habitualmente fondea este tipo de barcos.

Cuarenta y dos días después, el 22 de febrero de 1986, se consigue reflotar la parte de proa, final de la operación, y se consigue reflotar la parte de proa, que un día después es hundida a 39 millas adentro, a unos 72 kilómetros, en una fosa de 4.500 metros de profundidad. El resto de la popa continúa todavía hundido en la zona del naufragio y se continúan las operaciones para su retirada en el plazo más breve posible.

En este plazo de tiempo que duran las operaciones de rescate, entre el 11 de enero y el 22 de febrero, cuarenta y dos días, han concurrido una serie de hechos en los que se basa la interpelación que acaban de oír, con la cual no siempre coincide y, desde luego, hay valoraciones con las que disiento totalmente.

En primer lugar, porque lo que yo creo que hay que destacar es que la operación de rescate como tal, una vez que el barco encalló por un accidente, se salda con éxito, éxito del cual creo que todos debemos felicitarnos y especialmente el pueblo de Gijón, que ha visto desaparecer el fantasma de un peligro potencial adicional de contaminación frente a sus costas. No ha habido que lamentar la pérdida de vidas humanas, aunque las operaciones en algunos momentos fueron arriesgadas.

En segundo lugar, se ha conseguido reflotar y hundir, fuera de zona que produzca contaminación, la parte de proa del buque con unas casi 40.000 toneladas de carbón. Por tanto, la primera parte de mi valoración es, como decía al principio, la de un éxito razonable una vez que se ha producido el accidente.

En tercer lugar, hay que constatar que la operación fue muy difícil, fue una operación que se hizo en unas condiciones meteorológicas muy adversas y se hizo siempre de acuerdo con un plan prefijado y sabiendo perfectamente qué era lo que se pretendía. No hay, por tanto, ninguna ligereza de improvisación de la Administración, como parece deducirse de la interpelación del señor Fernández Inguanzo, y en todo momento la situación ha estado bajo control desde el Ministerio de Transportes y desde la Dirección General de la Marina Mercante. Desde aquí se planteó una operación con un objetivo muy claro y muy preciso: el objetivo fundamental era un plan de rescate, cuya premisa básica era y fue en todo momento evitar la contaminación. Evidentemente, este plan se fue adaptando a las diferentes circunstancias que iban surgiendo.

A efectos de su descripción, creo que hay que dividirlo en tres fases: una primera, desde el día del accidente en que el barco embarranca, el 11 de enero, hasta el día 15, en que se rompe el barco. En esta fase el objetivo central fue la recuperación del barco completo, en la medida en que todavía había esperanzas de que el barco se pudiera

rescatar entero, y con la pérdida de carbón menor posible se intenta, aprovechando la pleamar del lunes día 13, reflotar el barco, sacarlo entero, operación que, como es sabido, fracasa.

La segunda fase, entre el día 15 de enero y 24, una vez que el barco se rompe entre la quinta y la sexta bodega, el objetivo que se plantea, en unas condiciones meteorológicas desastrosas, realmente terribles, es fundamentalmente recuperar el combustible de los tanques, y a esto se dedican todos los esfuerzos.

En esta fase, por tanto, se extrae la mayor parte posible del combustible de los tanques, y es preciso señalar la dificultad que esto entraña, porque el sacar el fuel-oil en este semisólido del tanque ocho, que se encuentra muy sumergido, es realmente una tarea difícil. El hundimiento de la sección de popa deja ya fuera de posibilidades de actuación la recuperación del resto del combustible y, por tanto, hay que abandonar.

La tercera fase, que se inicia a partir del hundimiento de la sección de popa, tiene como objetivo central recuperar la sección de proa y mantener bajo control las posibles fugas de combustible de la sección que todavía permanecía sumergida. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

¿Cuál era la situación en que nos encontrábamos en este momento? En este momento nos encontrábamos con que en la sección de popa que todavía permanecía a flote había 55.000 toneladas de carbón, con una situación técnica del barco realmente complicada, porque los informes de que se disponía en aquel momento indicaba que el barco podría romper y hundirse definitivamente en cualquier momento. Esta era la situación en la que nos encontrábamos en ese momento.

¿Qué es lo que se plantea? En la medida en que se duda de la posibilidad de que el barco aguante en aquella situación durante mucho tiempo —las grietas longitudinales eran muy importantes—, lo que se plantea es la operación más rápida posible de aligeramiento de la carga para conseguir reflotar el barco con el máximo de carbón posible en sus bodegas y sacarlo de la zona donde producía contaminación, y se procede a hacer esto de una forma doble: por una parte, lanzando carbón a gabarras y, por otra, haciendo vertidos de carbón directamente al mar. El inicio de esta operación se hace a partir del 1 de febrero —y estas operaciones de vertido de carbón, insisto que son a una gabarra, por una parte, porque no se puede abarload un barco debido a las condiciones meteorológicas, y, por otra, vertido directo de carbón al mar—, pero hay que suspenderla el día 6 de febrero como consecuencia de unos incidentes que se protagonizan con pescadores. Estos incidentes producen un retraso de dos días, que significa un inconveniente importante en el proceso de reflotamiento. Y mire, las condiciones en las que se hizo esta operación en ese momento, en el momento en que se produce este incidente con los pescadores, habían pasado veintiséis días. De esos veintiséis días fueron utilizables para las operaciones de salvamento solamente trece; los trece restantes, debido a la situación de la mar, se hizo absolutamente imposible cualquier operación de

salvamento. Una vez acaecidos estos incidentes, se vuelve otra vez a crear una Comisión de expertos que valore cuál es la situación técnica en la que se encuentra el barco, es decir, volvemos otra vez a querer saber exactamente las posibilidades de subsistencia que tiene el barco de proceder a una descarga de gabarras, que podría llevar entre dos y tres meses. Se consulta con cuatro técnicos, de los cuales las informaciones de tres de ellos coinciden en que las posibilidades de que el barco subsista a flote más allá de unos pocos días son mínimas. Las estructuras están seriamente dañadas y, por tanto, estamos en este momento corriendo el gravísimo riesgo de que la parte de proa se hunda también y las 45.000 toneladas que en este momento todavía están en el barco se hundan y se dispersen como el resto de las 50.000 que se fueron con la parte de popa.

Por consiguiente, se reanudan las operaciones el día 10 de febrero, reforzando la participación de gabarras, procediendo a vertidos al mar, y en este momento ya se llevaban contactadas diversas instituciones nacionales y extranjeras para valorar cuáles eran los problemas ecológicos de vertidos de carbón. Las respuestas de todas estas instituciones fueron prácticamente unánimes, al reconocer que el problema de contaminación y los daños ecológicos que produce el carbón son incomparablemente menores, sustancialmente menores, mejor dicho, que los que se pueden producir con fuel-oil. Los centros contactados fueron el Instituto Español de Oceanografía, en enero; el Laboratorio Químico Bremen, de Rotterdam, en enero; la Organización Marítima Internacional, en el mes de enero; el Centro de Investigación de Malta, también en el mes de enero, el Centro Internacional de productos químicos tóxicos de la ROCC, de Ginebra, también en el mes de enero, y el Centro de Estudios e Investigación del carbón de Francia, también en el mismo mes. Todos ellos coinciden en que los efectos contaminantes del carbón son menores, obviamente bastante menores que los que produce el petróleo. Por tanto, en todo este proceso se sigue siempre un control exhaustivo de las condiciones de contaminación en las que se encuentra la zona alrededor del barco para saber en qué medida el estar vertiendo carbón al mar directamente está produciendo algún daño. En este proceso de vertido se calcula que aproximadamente se aligeran del barco unas diez mil toneladas, entre lo que se vierte directamente al mar y lo que se aligeran a las gabarras, de forma que el día 22 de este mes, hace unos días, y aprovechando una pleamar, se consigue reflotar la sección de proa. Una vez que se reflota la sección de proa, ese día había una decisión ulterior a tomar, y era qué hacer con esta sección. En este momento tienen 40.000 toneladas de carbón todavía las cinco bodegas que se reflotan. Hay una decisión a tomar, y es: ¿se hace la maniobra de llevar esta sección de proa dentro del muelle de El Musel o se aleja definitivamente, y se hunde en una zona donde no produzca contaminación? Y aquí la decisión que toma el Ministerio es muy clara: el hacer la maniobra de volver a atracarla en el muelle, y dada la situación de daños estructurales que tiene esta sección, presenta el riesgo gravísimo de que el barco se hunda en la operación y que,

por tanto, nos encontremos a mitad de operación de atraque con que tenemos otra vez la sección de proa, con las 40.000 toneladas de carbón que todavía están dentro, hundida definitivamente a mitad de la ría, de la grada, en la bocana del puerto y, por tanto, con un foco de contaminación, con 40.000 toneladas, que produciría eventualmente unos daños irreparables para la ciudad. Por tanto, se toma la decisión de sacarlo mar adentro, de llevarlo hacia fuera y de hundirlo, por consiguiente, en mar abierto. Esto se hace en ese sitio que anteriormente les cité, en una fosa marina de unos 4.500 metros de profundidad, donde ya no hay ningún riesgo de contaminación. En consecuencia, y en el propio proceso de hundimiento definitivo, se constata un dato ulterior, y es que el barco se hunde solo, no se necesita utilizar ninguna carga explosiva, sino que la propia sección de proa se hunde por su propia situación de daños estructurales, lo cual avala la hipótesis que había hecho el Ministerio de que el barco podría abrirse en cualquier momento, ante cualquier temporal que cogiese al barco de costado, al haberse roto irremisiblemente de haber optado por la decisión de descarga lenta. Por tanto, en este momento nos encontramos con que tenemos la parte de popa del barco hundida y se está procediendo a la adjudicación del mismo a una empresa, a aquella que ofrezca mayores garantías en cuanto a rapidez y seguridad en su rescate y en sacarle del sitio en que se encuentra.

Por tanto, señorías, resumo el resultado de esta operación. El resultado fue que, como consecuencia de un accidente, como consecuencia, presumiblemente, del garreo de un ancla, en una situación de bonanza; como consecuencia, probablemente, de algún fallo humano —no lo sé, porque eso está bajo investigación judicial—, un barco con 100.000 toneladas de carbón embarranca, la parte de popa, con unas 40 ó 45.000 toneladas se hunde y la parte de proa queda seriamente dañada. El Ministerio y la Dirección General de la Marina Mercante actúan, y actúan eficazmente, y consiguen, eliminando 10.000 toneladas, reflotar la sección de proa y, por tanto, eliminar como foco contaminante 40.000 toneladas. En nuestra opinión, ésta es una operación bien llevada y con éxito. En toda ella ni se improvisa ni se regatean medios —usted mismo reconocía que se contrató a la empresa de salvamento probablemente más eficaz que existe en este momento en el mundo—; se utilizaron todos los medios técnicos de que dispone la Administración. El Remolcanosa 5 estuvo sistemáticamente al lado del barco, pero de todas formas el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones tiene en marcha distintos programas para mejorar los niveles de seguridad en la navegación y para paliar posibles accidentes que se puedan producir. En primer lugar, está en marcha desde hace dos años un programa para dotar a cinco remolcadores de salvamento para la cobertura de todo el litoral; uno ya está en funcionamiento, el Remolcanosa 5; dos de ellos suponemos y queremos que se incorporen en un plazo brevísimo de tiempo, y estamos hablando de meses; vamos a tratar de acondicionar dos remolcadores, dedicados a otras funciones, acondicionándolos para salvamento en el plazo breve de dos o tres me-

ses para que estén disponibles, y en el mes de junio recibiremos uno que está actualmente en construcción, lo que, por tanto, significa que llevábamos año y medio en una operación de tener más medios de salvamento. Se van a reforzar las inspecciones de seguridad preventiva, y a este fin ya se han reunido en este mes de febrero los comandantes de Marina de toda España, a fin de coordinar unos planes de actuación y de seguridad. Se va a reforzar la plantilla de inspectores actuales, que en este momento son 29, con la contratación de 10 más, medida que estaba en marcha en el momento del accidente. Se hallan en fase de pruebas las instalaciones de la torre de control de Tarifa y están en marcha los proyectos de instalación, que ya están incluidos en el Presupuesto de este año, de las torres de control de tráfico portuario del puerto de la Luz, en Las Palmas, de Santa Cruz de Tenerife y de Algeciras.

En consecuencia, señor Fernández Inganzo, por parte del Ministerio y por parte de los responsables de las tareas de salvamento creo que fue una operación bien llevada, era una operación complicada, era una operación difícil, era una operación que tenía las dificultades propias del sitio donde estaba embarrancado el barco y de las circunstancias del estado de la mar, y, en segundo lugar, creo que usted se olvidó de decir algunas cosas a las que yo quiero contestarle directamente.

En primer lugar, los pescadores tuvieron, efectivamente, unos perjuicios en esta operación, pero se le olvidó decir que la Consejería de Agricultura de la Comunidad Autónoma articuló ya unas ayudas para resarcirlos, en la medida de lo posible.

En segundo lugar, usted alude al barco «Puerto de Cartagena»; fue una muestra más del intento de la Dirección General de Marina Mercante y del Ministerio para tratar de minimizar los vertidos de carbón. Entonces, se intentó hacer una operación de abarloomiento de un barco. Se contrató éste, pero, cuando se intentó, fácticamente se vio que las condiciones meteorológicas no permitirían esa operación.

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, ruego a S. S. que vaya terminando.

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

Además, señor Fernández Inganzo, no ha habido en todo este proceso ningún menosprecio hacia las autoridades de la Comunidad Autónoma. Yo personalmente he estado en contacto directo en muchas ocasiones con el Presidente de la Comunidad y se han mantenido contactos con ellos. Por tanto, las relaciones, a pesar de que haya habido algunas discrepancias, no han sido de menosprecio, sino de verdadera colaboración.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Fernández Inganzo, por un tiempo de tres minutos.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, muchas gracias por su intervención. Ahora tengo que discrepar en casi su totalidad, excepto en aquello que dice de que los hechos no fueron así. Si la diferencia es que llegó y fondeó a las ocho, en lugar de a las nueve, como usted cree, efectivamente es posible que tenga usted razón y que no la tenga yo. Ahora bien, me extraña, porque los detalles son grandes y me parece que a usted se le han escapado algunos, lo que me sorprende terriblemente, y quisiera que fuese usted a explicarlo a Asturias, incluso a sus propios compañeros. El Secretario General de la Agrupación de Gijón dijo que, respecto al buque, la ciudad estaba a la deriva; yo quisiera que fuese usted a explicarles eso a ellos, incluso al Secretario y a los miembros de la Comunidad Autónoma, es decir, del Principado.

La operación se saldó con éxito, dice usted. Entonces, ¿por qué el día 24, ante la desesperante situación, ante la inoperancia, el Presidente del Principado —según dijo él en la prensa— le comunicó a usted esa inquietud que él tenía sobre cómo marchaban los trabajos? ¿Por qué ha sucedido eso, entonces? Si fue un éxito, ¿dónde está el carbón? Porque allí no se encontró ningún carbón. Un éxito, y en quince días, de los cuales cuatro seguidos de bonanza, se sacaron 60 toneladas de gasolina. ¡Ese fue el gran éxito! Y después —allí dicen que por aburrimento—, la proa se hundió con todo el petróleo y con todo el carbón.

Efectivamente, se ha manejado mucho el problema, el asunto de los pescadores. Los pescadores fueron a observar los bancos de pesca, para ver cómo estaban, y se encontraron con que unas mangueras de la proa arrojaban todo el carbón a la mar; tenían allí las gabarras totalmente limpias, sin echar un gramo de carbón y entonces abordaron, efectivamente, desesperados de esa situación. Eso es público, eso lo expuso, lo dijo toda la prensa y nadie ni nada lo ha desmentido. Además, los daños que se han producido han sido mínimos. El Principado de Asturias ha denunciado públicamente los errores de los responsables del rescate del barco.

Ahora, señor Ministro, a mí me parece que lo grave de esta cuestión es que no se aborde el problema de fondo, que se trata de cubrir. ¿Por qué no va usted a hablar y se remite a los miembros del Principado?

Yo le voy a leer a usted un télex que le envié el que tiene competencias sobre el medio ambiente, el día 17 de este mes, el Consejo de Administración. Después de múltiples querellas, de abogados, de médicos, porque este problema es de Juzgado de Guardia porque se tira el carbón al mar sin ninguna razón con días de bonanza, y que es un problema de Juzgado de Guardia lo demuestran los médicos, lo demuestran los abogados de Gijón y las sociedades de Gijón, que han recurrido a Juzgados. Y ¿cómo han sido tratados? Incluyendo los miembros del Consejo Regional, cuando dejaron de ser instrumentos de los responsables debido a que el pueblo de Gijón los acusaba de seguidistas, de inoperantes, etcétera, entonces, se enfrentaron con los responsables del salvamento del buque y, a partir de ese momento, fueron tremendamente marginados y desconsiderados.

Voy a leer a usted un télex que dice así: «El día 17 de este mes el Consejero de administración territorial, con competencia exclusiva sobre el medio ambiente, remitió al Comandante de Marina un télex en el que le pedía convocara una reunión de la Comisión de Seguimiento para conocer la situación de las operaciones de reflotamiento, cantidad de carbón ya alijado y el que aún permanece en las bodegas y destino de la proa, etcétera».

El Comandante de Marina contestó que la autoridad competente ordena no realizar reunión solicitada por carecer de datos concretos sobre las posibilidades interesadas. Es decir, que ni el Comandante de Marina sabía el carbón que se había tirado ni el carbón que tenía el barco, y, al otro día, se hundió precisamente el barco.

Entonces, señor Ministro, por encima de todo eso, a mí lo que me preocupa es que no se tomen medidas tal como se plantea en la interpelación y que es precisamente una preocupación de toda Asturias.

En segundo lugar, un plan que aborde el problema para atacar los efectos en serio, porque las autoridades regionales que tienen competencia plena, dicen carecer de medios dado el volumen de los daños; un estudio que no existe, señor Ministro, porque han recurrido a todos los países, incluso a los países carboneros más importantes del mundo, para saber los efectos del carbón en la marina y no se han encontrado los datos. Es necesario un estudio inmediato sobre el comportamiento del carbón. No habla usted de ninguna medida en El Musel para tratar de abordar estos problemas o, por lo menos, yo no lo he visto en concreto, y ninguna medida será excesiva para ayudar a los pescadores, independientemente de estos cinco millones que se dieron. Yo he visto un día a la Cofradía pedir dinero para que pudieran comer los pescadores...

El señor PRESIDENTE: Señor Fernández Inguanzo, le rogaría que no consumiera un segundo turno porque es sencillamente una réplica para la que le he dado tres minutos, que ya ha consumido.

El señor FERNANDEZ INGUANZO: Y, sobre todo, qué medios va a poner el Ministerio al servicio de la Consejería correspondiente para abordar el problema de la contaminación de las playas y separar la arena del carbón. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Fernández Inguanzo.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones por tres minutos.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): En su réplica el señor Fernández Inguanzo plantea básicamente tres puntos.

El primero, que efectivamente había una verdadera inquietud en el pueblo de Gijón. Soy perfectamente consciente de que lo había. Seguí el proceso día a día y en diversas ocasiones he estado en contacto con el Presidente de la Comunidad Autónoma. El me llamó a mí; yo le llama-

me a él en alguna ocasión y, realmente, no fue que él me llamase para comunicarme la inquietud general, sino que nos llamamos en diversas ocasiones para comentar cómo iba la operación de salvamento del barco. Intercambiábamos opiniones sobre cuáles eran las visiones que teníamos; él desde la Comunidad Autónoma y yo desde el Ministerio. Por tanto, vuelvo a insistir en que el espíritu que hubo entre el Ministerio de Transportes y la Comunidad Autónoma fue de cooperación, de cooperación sincera.

El segundo elemento que plantea el señor Fernández Inguanzo, es que da la impresión de que se vertió todo al mar; de que no se vertía nada a las gabarras y de que esto era una operación equivocada.

Bueno, señor Fernández Inguanzo, esto me pone de manifiesto que, de estar usted en el Ministerio, en este momento, tendríamos 40.000 toneladas de carbón más en el puerto de Gijón, porque usted no hubiera hecho lo que hicimos nosotros, y, en este momento, mañana o pasado tendría la sección de proa del barco destruida en el sitio que estaba y, por tanto, 40.000 toneladas de carbón allí.

Está bien dar opiniones, pero cuando se habla de opiniones es conveniente también saber lo que dicen los técnicos, porque cuando se toman estas decisiones, no se toman gratuitamente. Se piden informes y dictámenes técnicos y le voy a leer dos.

El Comisariado Español Marítimo al final de su dictamen habla de la integridad de dicha sección. Se está refiriendo a la sección de proa, esta que conseguimos reflotar, sobre la que usted tenía muchas dudas —y así lo decían usted y algunos que convocaron una manifestación— que fuera posible, y al final lo conseguimos. Decía el Comisariado Español Marítimo —repito— que la integridad de dicha sección se encuentra seriamente en peligro, pudiendo producirse la rotura de la misma en el momento que empeoren las condiciones de la mar. Informe técnico.

Otro informe técnico de la Compañía prestigiosa del mundo en esta materia, decía: Dado el estado avanzado de fisuración existente en la cubierta principal, babor y estribor, de proa a popa el colapsamiento de esta sección del buque es inminente.

Entonces, señor Fernández Inguanzo, usted está hablando de suposiciones, de lo que usted supone, y quizá de lo que usted, con mejor o peor voluntad, hubiera hecho. Yo estoy hablando de los datos técnicos. Estoy hablando de lo que los técnicos decían, de lo que el sentido común y de lo que la realidad de aquel problema impuso hacer y el resultado de la operación, insisto, es que hay 40.000 toneladas de carbón menos delante del puerto, de las que habría, si usted hubiera adoptado su decisión.

Después me plantea que no se toman medidas; que no se abordan las consecuencias. Primero, yo le daría a usted detalladamente todas las medidas preventivas que se están desarrollando desde el Ministerio. Lo que sucede es que improvisar cinco remolcadores de altura, no se hace en dos días, requiere tiempo. Tenemos en este momento, uno que se acaba de botar, lo cual significa que se le puso la quilla hace más de un año; tenemos dos que vamos a reformar y poner en funcionamiento en el plazo de pocos meses y un cuarto funcionando.

Este es el plan que nosotros estamos desarrollando. El resto de la ayuda que podamos prestar al Principado para actuar contra la contaminación es total y absoluta, no hay ninguna limitación por parte del Ministerio de Transportes; no hay ningún regateo ni de esfuerzos, ni de medios, ni de material para ayudar en la lucha contra la contaminación; e, insisto, todas las oficinas técnicas subrayan que la gravedad de la contaminación del carbón es mucho menor que la que se produce por el petróleo.

Por tanto, señor Inguanzo, mantengo lo que dije al principio: fue una operación bien llevada desde el Ministerio; fue una operación que, afortunadamente para todos, se saldó con el reflotamiento de la sección de proa y con 40.000 toneladas de carbón contaminante eliminadas de esas costas.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. ¿Grupos Parlamentarios que deseen fijar su posición? (*Pausa.*) Grupo Parlamentario Popular y Grupo Socialista.

Por cinco minutos, para fijar la posición del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Durán.

El señor DURAN NUÑEZ: Gracias, señor Presidente. Señorías, nuestro Grupo va a apoyar cualquier acción que tienda a mejorar la seguridad de nuestras costas así como la mejora real de todos los sistemas de salvamento, y quiere con esto excitar el celo del Gobierno en la adopción de medidas que incrementen la seguridad y que mediante estas mejoras no se produzcan lamentables incidentes como los que dan lugar a la interpelación que tratamos hoy.

Hay que tener en cuenta, señor Presidente, que hay zonas costeras que por razones de inclemencia meteorológica, como son las costas cantábricas y muy especialmente las atlánticas del noroeste de España, sobre todo entre los tramos de Cabo Silleiro, Cabo Villano y Finisterre, donde en los últimos veinticinco años se han producido no menos de cien incidentes graves por colisiones, hundimientos y casos graves de polución, como los que conocemos todos, como por ejemplo el «Urquiola» y, sin ir más lejos, el último, éste que tratamos hoy del «Castillo de Salas».

Hacen falta, señor Presidente, mecanismos de reacción inmediata en manos de las autoridades competentes que, de ponerse en acción, evitarían consecuencias posteriores como las concretas del caso de la interpelación. No hay que olvidar que en el caso del «Castillo de Salas», desde que se produce el hecho de la embarrancada, el día 11 de enero, hasta por lo menos el día 16 del mismo mes, no se toman decisiones graves o fuertes que este Diputado cree que si se hubieran tomado con urgencia, las consecuencias hubieran sido menos graves.

El buque, al parecer, estaba solamente embarrancado por la popa virando, según mis informaciones, con la marea, lo que parece indicar que, si se hubieran adoptado medidas rápidas, es probable que hubiese podido ser reflotado antes del «stress» producido por el movimiento del mar en el temporal, que, sabe muy bien el señor Ministro, hombre avezado en la mar, sobre el casco embarrancaba y produjera su rotura. Había buques remol-

cadores o «supply» en Bilbao inactivos que se podrían haber destacado casi inmediatamente hacia Gijón con el propio buque de salvamento «Remolcanosa V», que fue retenido unos dos días antes para combatir la posible polución producida por el hundimiento del «Luchana», contaminación menor porque, a mi manera de pensar, era producida por el combustible del buque hundido y producida en altar mar.

Parece que se producen dudas en las decisiones a tomar mientras se negocia, según todas las informaciones, con una compañía extranjera de salvamentos marítimos y además parece ser —esto digo parece ser— que en vez de negociarse en el régimen clásico, lo fue en régimen de alquiler diario y, dicen, a razón de unos cuatro millones de pesetas, cuando el precio de buques españoles similares podría haber estado en una cifra algo menor.

Amén, señor Ministro, señor Presidente, de las pintorescas historias de saqueo que después se comentaron, que no tienen nada que ver con el salvamento, pero que también se produjeron, creemos que realmente esto no trajo ningún resultado positivo, como lo prueba que además de producirse daños por polución, aunque el señor Ministro nos aclaró que no era demasiado grave porque el fuel-oil era difícil de sacar (y si era difícil de sacar era difícil también que saliera del barco y polucionara, cosa que me ha tranquilizado bastante esta tarde), al final creo, señor Ministro, que tuvo que adoptar una medida como la de hundir la proa en alta mar con su carga, que era la que provocaba el mayor conflicto en la zona.

Esto sucede un mes y doce días después del incidente, lo que nos hace pensar que para llegar a esta conclusión se podía haber tomado una decisión con mucha mayor antelación y una vez el buque hubiera sido declarado pérdida total constructiva, como sabe el señor Ministro, una vez que es así, realmente pasa la decisión inmediatamente, creemos, a manos de las autoridades competentes. Así se podría haber ahorrado gran parte de la controversia y es que son precisamente, señor Presidente, estas decisiones las que serían típicas de una rápida y efectiva reacción gubernamental que aquí creemos que no se ha producido.

Resumiendo, y hablando en términos generales, como también habla la interpelación, urge dotar de medidas efectivas de salvamento a nuestras costas, no solamente de medios materiales hipotéticos pero más necesarios, como más remolcadores, aunque creo que le he explicado al señor Ministro que remolcadores y «supply» los hay ahora y se podrían utilizar ya en este momento, sino incrementar la seguridad en las vías marítimas con un control efectivo de separación de las mismas. Ya nos ha dicho que hay algo en Tarifa, no lo hay en Finisterre, yo se lo he pedido al antecesor del señor Ministro y en este momento, repito, no es efectivo ni existente en Finisterre, donde el señor Ministro sabe mejor que yo el número de barcos que pasan. También hace falta la puesta en funcionamiento de aviones supporters de reconocimiento, y desde luego duplicar el número de efectivo y capacidad de los helicópteros del SAR, y el señor Ministro sabe que a veces aviones de reconocimiento franceses son los que

nos indican lo que sucede en nuestras costas. Yo creo que es el momento de que nosotros también tomemos parte en esto.

Creo que además, y es muy importante, habría que dotar a las Capitanías de Puerto de una capacidad de reacción automática, independiente de reacciones tardías centralistas, así como quizá dotar de una reserva financiera suficiente a los centros de decisión para que estos pudieran adoptar decisiones rápidas que implicaran un coste inicial para la lucha antipolución, etcétera, y que no pudieran rebotar contra los propios centros de decisión una vez finalizado el incidente.

Como consideración final, pero no menor, en el caso concreto de la interpelación, creo que hay que resaltar una falta grande de coordinación aparente entre la compañía armadora —estatal—, su seguro y las demás instancias, todas estatales, que permitieron la inacción durante, creo yo, los primeros y vitales cinco días del incidente, y a todo lo largo del mismo, hasta el hundimiento de la parte de proa, que curiosamente se nos dice que se reflató —y este es un comentario al hilo de la docta explicación del señor Ministro—, pero se reflató poco, porque después dice que se hundió solo; debe ser que estaba fácil de reflatar y, a la vez, fácil de hundirse.

Todo esto —y no lo he dicho yo, sino mi antecesor, el interpelante— creo que ha dado a la opinión pública una sensación de indecisión y de ineficacia gubernamental difícilmente subsanable en este momento. La Administración queda emplazada para mejorar todo esto.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Durán. Tiene la palabra el señor González García.

El señor GONZALEZ GARCIA: Señor Presidente, señorías, el Grupo Parlamentario Socialista cree necesaria esta intervención para concretar y aclarar algunos de los aspectos que se describen a lo largo del texto de la interpelación urgente que ha presentado el Diputado comunista del Grupo Mixto, don Horacio Fernández Inguanzo.

La extensa y documentada intervención del señor Ministro hace, en principio, innecesaria una nueva descripción general del tema, y únicamente me voy a referir, por tanto, a cuestiones puntuales, como dije anteriormente.

En primer lugar, creemos importante reiterar que lo referido a las causas que dieron lugar al accidente, es decir, al embarrancamiento del buque, así como las responsabilidades que pudieran derivarse de esta operación o de este accidente, se encuentran en este momento sometidas a un proceso judicial, en cuyo ámbito se ha iniciado el correspondiente sumario y, por tanto, se dictaminará en su momento si ha lugar o no a esas responsabilidades; insisto, lo que dio lugar al accidente del buque. Estando «sub iudice», por tanto, el asunto, se impone esperar a que decidan los correspondientes órganos.

Partiendo de esta situación real del embarrancamiento del buque frente a la playa de Gijón, es absolutamente imprescindible delimitar y configurar cuáles son las competencias que en estos casos corresponden a las distintas ad-

ministraciones, en este caso, en particular a la del Principado y a la Administración Central; y creemos que es necesaria esta clarificación porque a lo largo de la interpelación se deja entrever que la actuación podría haberse desarrollado de forma indistinta por cualquiera de las dos administraciones, siendo esto inexacto, porque cada una de ellas tiene sus propias competencias.

Lo cierto es que todo lo relacionado con el salvamento marítimo es una competencia exclusiva de la Administración Central, y que, tal y como ha explicado el señor Ministro, fue desarrollado en este caso, al igual que en otras muchas actuaciones que se hacen a lo largo del año en las distintas costas y en los distintos casos, por técnicos dependientes de dicha Administración.

La Comunidad Autónoma, en base a su propio Estatuto, puede y debe intervenir en todo aquel proceso de degradación del medio ambiente, sea cual fuere el grado, a la vez que sea cual fuere la fuente contaminante.

No quiero extenderme mucho más en la valoración de las formas de actuar y en el ejercicio de las competencias de la Administración Central (el propio señor Ministro ha aclarado varias veces cuáles fueron sus relaciones en este caso), pero sí quiero recordar a SS. SS., aunque muchos de ustedes ya lo saben y algún interviniente anterior a mí lo ha reconocido así, que existen unas enormes dificultades en este tipo de trabajos y, fundamentalmente, cuando se realizan en el mar Cantábrico, se realizan en invierno y con los temporales que había en aquel momento.

No debía, o no debe, por tanto, extrañar que en este ambiente de grandes dificultades las autoridades autonómicas trataran, en todo momento, de aportar sus conocimientos de la zona y que, como es lógico, los responsables de la Administración central, en el ejercicio de sus competencias, decidieran en cada momento cuál era la opción más conveniente.

El Principado de Asturias, que siempre estuvo al tanto de las operaciones, tal como se demuestra en el hecho de haberse integrado desde el momento de su creación en la Comisión de seguimiento que se formó en los primeros días del proceso, y dada la inquietud que había por este accidente en toda la ciudadanía y los posibles efectos contaminantes que posteriormente podían derivarse del mismo, iniciaron, digo, las autoridades del Principado de Asturias una serie de actuaciones que se concretan, entre otras, en las siguientes:

Primero. Nombramiento de un equipo de expertos que evaluó, siguió y aconsejó en las labores llevadas a cabo bajo competencia ajena a la Comunidad Autónoma.

Segundo. Desarrollo de una labor de seguimiento de los efectos que podrían tenerse o que pudieran dar lugar a una mayor o menor contaminación.

Tercero. Una vez que tras partirse el buque por los efectos del temporal —insisto—, se comenzaron a multiplicar los efectos contaminantes, por la Comunidad Autónoma se inició el proceso de eliminación de la mancha de productos petrolíferos por medio de dispersantes; se disponen los necesarios equipos de limpieza por parte de las autoridades locales (el Ayuntamiento de Gijón comienza a llevar a cabo la limpieza de la playa al día siguiente de

romperse el barco), se instala, por último, un servicio de recogida de aves afectadas por productos petrolíferos, etcétera; toda una serie de movimientos inmediatos.

Por último, y dentro de las actuaciones llevadas a cabo, como digo, por la Administración del Principado, a lo largo del tiempo que va desde el mismo momento en que se inicia el proceso contaminante hasta hoy mismo, la Comunidad Autónoma ha creado servicios de control, que pueden concretarse en los siguientes: en primer lugar, está realizando una serie de vuelos de reconocimiento, está encargado todo un proceso de cobertura, entre las zonas de Gozón y Ribadesella, que viene a significar unos 80 ó 90 kilómetros de costa, para la localización de posibles manchas y, por tanto, su posterior tratamiento.

En segundo lugar, se toman diariamente muestras en las aguas de ocho playas situadas al Este y al Oeste de Gijón para ir controlando los efectos del depósito de carbón que se vertió en el mar.

En tercer lugar, se toman muestras, asimismo, y posteriormente se analizan, de aguas marinas de distintos puntos, pero a dos millas de la costa y en tres niveles distintos de profundidad: superficie, medio fondo y fondo. Posteriormente, como era natural, a resultados de los análisis en cuanto a contenido de carbón de productos petrolíferos y de disolventes, se derivarán las consecuentes actuaciones.

Por último, se ha creado un servicio de limpieza preventiva que actuaría de forma inmediata en el caso de que fueran necesarios sus servicios.

Por todo lo anterior, señorías, fácilmente se deduce que en el ámbito de su competencia, las autoridades de la Comunidad Autónoma del Principado han actuado, están actuando y seguirán haciéndolo tomando cuantas decisiones sean necesarias para paliar los efectos contaminantes sobre el litoral asturiano.

Creo conveniente, asimismo, reseñar aquí que las noticias que hoy tenemos respecto a estos efectos contaminantes, tanto las que proceden de la Administración central, como del propio Principado, coinciden en que no existe un nivel preocupante de contaminación y, en el tiempo transcurrido desde el accidente hasta hoy, se ve claramente que dicha contaminación tiende a disminuir de forma clara. No es extraño que esto sea así porque el carbón, como sabemos muy bien los asturianos, sobre todo cuando se trata de un vertido absolutamente aislado, no es un contaminante peligroso. Realmente, tal y como se ha dicho por parte del señor Ministro anteriormente, en un informe que luego ha basado en determinados organismos especializados en el tema, los efectos del carbón —insisto—, puntuales, son más bien estéticos y, si acaso, degradantes, nunca peligrosos.

En este sentido, creemos que es absolutamente cierta la aseveración del señor Ministro cuando nos dice que la comparación que puede existir entre esta contaminación y la de cualquier otro tipo de productos petrolíferos, es terriblemente distinta.

El señor PRESIDENTE: Le ruego que vaya terminando.

El señor GONZALEZ GARCIA: Sí, señor Presidente, inmediatamente.

Finalmente —repito—, y ante los planes previstos por el señor Ministro, confiamos en que la costa cantábrica esté en un plazo breve dotada de una mayor y mejor infraestructura para las operaciones de salvamento, tanto del propio mar como aéreo.

Para terminar quiero recordar que esta intervención ha tratado exclusivamente de aclarar las dudas que, a lo largo del texto de la interpelación urgente, presentada por don Horacio Fernández Inguanzo, parecían plantearse. Espero, en nombre de mi Grupo Parlamentario, haberlo conseguido.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor González.

Terminada la interpelación, vamos a entrar en el trámite de preguntas, pero antes quisiera convocar desde aquí a los señores portavoces para que, al terminar el trámite de preguntas, con lo que finalizará el Pleno, se reúna la Junta de Portavoces, de acuerdo con el artículo 39.1 del Reglamento, para tratar de la fijación del orden del día (artículo 67.1 del Reglamento), sobre un escrito del Gobierno que pide una sesión plenaria en relación con el artículo 203 del Reglamento.

PREGUNTAS:

— DEL DIPUTADO DON FERNANDO PEREZ ROYO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PUEDE EXPLICAR EL GOBIERNO POR QUE SE PRETENDE UTILIZAR A LOS TRABAJADORES DEL INSTITUTO NACIONAL DE EMPLEO PARA LA CONFECCION DE UN ESCRITO DE DON FELIPE GONZALEZ SOBRE EL REFERENDUM DEL PROXIMO DIA 12 DE MARZO?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 11, del Diputado don Fernando Pérez Royo.

Tiene la palabra el señor Pérez Royo.

El señor PEREZ ROYO: Señor Presidente, el hecho que motiva la presente pregunta es un hecho sencillo y conocido de todos. Se trata del empleo de medios personales y materiales públicos del INEM para la impresión de una carta del señor Presidente del Gobierno dirigida a un sector de la opinión pública pidiendo el «Sí».

A nuestro juicio, es un hecho inadmisibles, cuya secuencia temporal es la siguiente: El hecho se plantea el día 17 de febrero en el INEM. Durante todo ese día, desde las nueve de la mañana, se empieza la impresión de la carta en cuestión. A lo largo del día se producen denuncias por parte de los trabajadores del INEM, que rechazan ese tipo de trabajo. No obstante, la impresión continúa realizándose hasta que al finalizar el día y como consecuencia de una denuncia pública se suspende la impresión.

La pregunta es muy sencilla: ¿qué tiene que decir el Gobierno en relación a este hecho que supone una vulnera-

ción flagrante de la neutralidad que debe observar todo funcionario en el proceso electoral?

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

El señor MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL (Almunia Amann): Gracias, señor Presidente. En la respuesta a la pregunta del señor Pérez Royo debo hacer, lógicamente, una relación de los hechos ocurridos en el INEM el 17 de febrero, que no coinciden en muchos aspectos con los que acaba de hacer S. S., para concluir al final respondiendo a la pregunta.

Es cierto que por parte de una empresa, la CTI, que acostumbra a realizar trabajos en colaboración con el INEM para confección de nóminas o para tratamiento informático por prestaciones por desempleo, se solicitó del Instituto Nacional de Empleo la utilización, durante ese día 17, de una pequeña impresora, no de medios personales del INEM, sino de una impresora.

El inicio del trabajo de la impresora se realizó al mediodía, a las 14,45 exactamente, y a las 14,45, en el mismo momento en que los funcionarios allí presentes tomaron conciencia de qué era lo que estaba pasando a través de la impresora, lo comunicaron a la Dirección del INEM. La Dirección del INEM ordenó la paralización inmediata del trabajo a las cinco y media de la tarde, en el momento en que le llegó la información desde la unidad de explotación y, por tanto, no se ha procedido, en absoluto, a la puesta a disposición de medios personales al servicio de esa empresa, o de cualquier otra, ni ha tenido ningún tipo de participación la Dirección del INEM en ese aspecto, salvo la participación de que inmediatamente puesto en su conocimiento el contenido del trabajo que esa empresa estaba realizando, ordenó su paralización y la destrucción inmediata de todo lo que hasta entonces, que había sido poco, había sido imprimido.

Por tanto, la respuesta al señor Pérez Royo es que el Gobierno ni coincide con la oportunidad de puesta de medios personales al servicio de tareas de este tipo, ni los ha empleado. En el mismo momento en que tuvo conocimiento ordenó la paralización inmediata y, como es conocido, se está desarrollando una investigación para depurar todas las responsabilidades a que esa empresa se haya hecho acreedora.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Pérez Royo.

El señor PEREZ ROYO: Señor Presidente, después de escuchar atentamente al señor Ministro de Trabajo, hay una cosa clara y es que se reconoce que en el INEM, con medios materiales del INEM, con una impresora del INEM, se abordó ese trabajo que, evidentemente, no correspondía al INEM.

En segundo lugar, quiero indicarle que tengo en mi poder un documento del Comité de Empresa, de los delegados de trabajo del INEM, de la Federación de Adminis-

traciones Públicas de Comisiones Obreras, en el cual indican que se emplearon también medios personales, es decir, que fueron medios personales del INEM los que manejan la impresora en cuestión.

En tercer lugar, yo le quería decir que han tardado una semana en encontrar una excusa, que no nos satisface, evidentemente, para esta cuestión; una excusa que no nos satisface, porque ustedes hablan de abuso de confianza por parte de una empresa que viene trabajando con ustedes en condiciones realmente extrañas, sin contrato.

Se trata de una explicación insatisfactoria; una explicación que en definitiva, francamente lamento decir, que no tiene más que una calificación y es la calificación de corrupción, corrupción ciertamente frustrada, pero un intento de corrupción. Y la verdad es que si no se hubiera producido la denuncia de los trabajadores, en primer lugar, y, en segundo lugar, si no se hubiera producido, hoy por hoy, esas cartas estarían impresas y en poder de sus destinatarios. Se trata de un supuesto de abuso más en una campaña en la cual, ustedes, parecen decididos a no ahorrarse ningún abuso.

Estoy intentando dar la dimensión exacta del problema. Una campaña en la que no están ahorrando medios con tal de conseguir su propósito, hasta tal punto, que en las apelaciones a la ética de tiempos pasados, es difícil evitar ese sonrojo.

Finalmente yo le preguntaría al señor Ministro. ¿Qué medidas ha tomado la Secretaría de Estado para exigir responsabilidades con relación a lo que, evidentemente, es una falta grave...?

El señor PRESIDENTE: Gracias.

El señor Ministro no tiene que contestar a la pregunta adicional.

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

En primer lugar, el señor Pérez Royo sabe que desde el primer momento nadie ha puesto en duda el hecho de que la impresora estuviese recibiendo una determinada documentación. En el mismo momento en que se tomó conciencia, se tomó la decisión correspondiente de paralización, de destrucción del material y de apertura del oportuno expediente para averiguar todas y cada una de las circunstancias que rodearon aquel hecho, y cada una de las responsabilidades que procedían.

No se ha tardado una semana, sino que el mismo día, horas antes de que se hiciese pública la denuncia por parte de algún compañero o camarada del señor Pérez Royo, ya estaban tomadas todas esas decisiones por el Director General del Instituto Nacional de Empleo, como lo indica una nota que aquel mismo día fue hecha pública. Es incierto totalmente que no haya contrato escrito en las relaciones del INEM con esa empresa. Es absolutamente aventurado hablar de corrupción, como es obvio, porque no tiene el señor Pérez Royo las consecuencias finales de la investigación y, desde luego, mucho antes de cualquier denuncia pública hecha por algún camarada del señor Pérez Royo, ya estaban tomadas todas estas medidas, sea

por la inspección de servicios, sea por la asesoría jurídica del Ministerio.

— DEL DIPUTADO DON SANTIAGO CARRILLO SOLARES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL MINISTRO DE DEFENSA: ¿EN QUE CONDICIONES HA ESCRITO EL MINISTRO DE DEFENSA EL PROLOGO DE UNA EDICION EN LA QUE SE ELOGIA EL GOLPE DEL 23 DE FEBRERO?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 12, del diputado don Santiago Carrillo Solares, del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor Carrillo tiene la palabra.

El señor CARRILLO SOLARES: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Defensa, la prensa informó recientemente de la publicación de una historia institucional y social de las Fuerzas Armadas españolas con un prólogo o con una presentación de S. S. La prensa misma ha dicho también que en esa historia se alaba el golpe del 23 de febrero. Ha informado igualmente de los juicios que en esa historia se hacen sobre personalidades tan respetables como el Teniente General Gutiérrez Mellado, juicios peyorativos. Este libro se vende, si no estoy equivocado, sin que haya sido retirada la presentación de S. S.

La cuestión que yo me pregunto es: ¿En qué condiciones el señor Ministro de Defensa ha escrito un prólogo en un libro de estas características?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Carrillo. Tiene la palabra el señor Ministro de Defensa.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra i Serra): Señor Presidente, señorías, como primera respuesta a la pregunta del señor Carrillo, porque de verdad que no acabo de saber qué es lo que pretende que le diga cuando me pregunta que en qué condiciones, le quiero decir por delante que, en cualquier caso, señoría, se ha cometido un error en el Ministerio de Defensa al hacer que el Ministro firmara esta presentación. Y el Ministro, en este caso como en todos, asume plenamente los errores que en cualquier circunstancia se cometen por el equipo de trabajo en el Ministerio de Defensa.

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

El señor CARRILLO SOLARES: Señor Ministro, muchas gracias por su respuesta, pero le digo con toda sinceridad que me queda una duda, y esa duda es la siguiente: ¿Quién debería ser sustituido, el negro de turno o el Ministro de Defensa? (Risas.)

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Carrillo. Tiene la palabra el señor Ministro de Defensa.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra i Serra): Señor Carrillo, quiero decirle que cuando conocí el texto de una obra que tiene ocho volúmenes y de la que estamos discutiendo simplemente un capítulo del último de los volúmenes, investigué cómo podíamos haber llegado a presentar esta obra y llegué a la conclusión de que no había ningún tipo de mala fe, sino simplemente desconocimiento del último de los volúmenes por razones que la misma empresa editorial había comunicado al organismo que tenía que leer este documento antes de que el Ministro lo presentara, por eso corregí el error. Creo que he tomado decisiones que evitarán que esto suceda en el futuro. Se escribió a la empresa editorial retirando la presentación por el Ministro, cosa que me dolió, porque hay en esta enciclopedia artículos que me honro en presentar, ya que hay trabajos importantes en ella. En ningún caso consideré, como se ha sugerido, la posibilidad de pagar con dinero público la edición de este volumen y, de esta forma, tapar este error del Ministerio, porque mi obligación es corregir el error y evitar que se produzca; mi obligación no es tapar los errores que se producen en el Ministerio.

En cualquier caso, señor Carrillo, un Ministro es responsable de los equipos que nombra, y mi política y la política de este Gobierno —y en materia de defensa creo que es crucial— es que hay que saber delegar, hay que abrir canales de confianza, aunque esto produzca problemas. Debo decirle que, con relación a los problemas que esta política de delegación y confianza ha producido, estoy satisfecho de los resultados, a pesar del problema que usted me menciona. Y, aunque creo que hemos tomado medidas para que no se produzcan en el futuro, puedo decirle que, quizá, volveremos a tener algún tropiezo como éste, pero no cambiaré la política de dar toda la confianza a los equipos que nombre y de continuar ampliando los canales de confianza entre el Ministerio de Defensa y las Fuerzas Armadas.

En concreto, señor Carrillo, debo decirle que el Capítulo que usted cuestiona ha sido escrito por un catedrático...

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON JORGE VERSTRYNGE ROJAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿POR QUE NO HA TRAIDO A ESTA CAMARA PARA SU DEBATE POLITICO ANTERIOR A LA FIRMA EL ACTA UNICA EUROPEA, CUYO TEXTO DEFINITIVO FUE APROBADO POR LOS MINISTROS DE ASUNTOS EXTERIORES DE LA CEE EL PASADO 17 DE DICIEMBRE?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 13, del diputado don Jorge Verstryngge Rojas. (Rumores.) Silencio, por favor.

Tiene la palabra el señor Verstryngge.

El señor VERSTRYNGE ROJAS: Hoy he sufrido una de las experiencias más curiosas que le pueden ocurrir a un Diputado. Cuando hasta hace pocas horas nadie me dijo

que mi pregunta se iba a aplazar hasta después del referéndum, hace escasos minutos se me ha comunicado por la Secretaría General del Congreso de los Diputados que la pregunta se aplazaba —dice textualmente— «por hallarse el señor Ministro de Asuntos Exteriores en viaje oficial a la República Federal de Alemania».

Inmediatamente después de haberme comunicado el aplazamiento me he dirigido a los medios de comunicación, a los que considero mucho más constantes y menos variables que el Gobierno...

El señor PRESIDENTE: Señor Verstrynge, aténgase a la pregunta concreta.

El señor VERSTRYNGE ROJAS: Estoy hablando de la pregunta, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Aténgase a formular la pregunta concreta, señor Verstrynge. (*Rumores.*) Silencio, por favor.

Cuando quiera, señor Verstrynge.

El señor VERSTRYNGE ROJAS: Tengo que denunciar el hecho de que la pregunta no estaba dirigida al señor Ministro de Asuntos Exteriores, sino al Gobierno.

El señor PRESIDENTE: El Gobierno le va a contestar, señor Verstrynge.

El señor VERSTRYNGE ROJAS: Lo veré ahora, señor Presidente.

Y, en segundo lugar, que la causa de la no contestación a mi pregunta probablemente haya que ponerla en relación con declaraciones del señor Ministro de Defensa al periódico «ABC» del 23 de este mes, según el cual —cito textualmente—, «en ese Acta Unica Europea se contemplan compromisos de defensa, porque es un proceso único».

Hace pocos minutos, no sé si por relación directa con la rueda de prensa, se me ha comunicado que el Gobierno acepta a trámite la pregunta, que es: ¿Por qué no se ha traído a esta Cámara para su debate político anterior a la firma el Acta Unica Europea, cuyo texto definitivo fue aprobado por los Ministros de Asuntos Exteriores de la Comunidad Económica Europea el pasado 17 de diciembre?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Verstrynge. Tiene la palabra el señor Presidente del Gobierno.

El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (González Márquez): Señor Presidente, al margen del interés del señor Verstrynge por cuidar su imagen ante los medios de comunicación... (*Risas y rumores.*)

El señor PRESIDENTE: Silencio, por favor. Señor Ramallo, le llamo al orden. (*Rumores.*) Señor Ramallo, le llamo al orden por segunda vez.

Continúe, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (González Márquez): Es normal, señor Presidente.

He creído que, aun siendo una materia de competencia específica del Ministro de Asuntos Exteriores, daría gusto al señor Verstrynge, cosa que no parece que sea así, contestando a su pregunta y satisfaciendo su curiosidad.

Pero, yendo directamente al fondo de la pregunta, hay un error en su contenido, en su formulación, algo que yo no puedo atribuir a ignorancia porque sé que usted no puede ignorar el artículo 97 de la Constitución. El error es que no se trata de que se haya aprobado el Acta Unica el 17 de diciembre, sino el 17 de febrero. Hasta el 14 de febrero se han introducido modificaciones, y lo que no puedo atribuir a ignorancia es el cumplimiento de las obligaciones del Gobierno, que vienen perfectamente explicadas en el artículo 97 de la Constitución y en el 94.1 para complementarlo. A partir de ahí la pregunta perdería sentido.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Presidente.

Tiene la palabra el señor Verstrynge.

El señor VERSTRYNGE ROJAS: Yo creo, señor Presidente, en primer lugar, que debo agradecerle que usted me conteste a la pregunta, y, en segundo lugar, recordar a esta Cámara que hay dos países, que son Italia y Grecia, que tienen serios reparos a la hora de firmar ese Acta Unica.

En todo caso, no creo que sea cuidar la imagen, en cumplido cumplimiento —perdón— de mi deber, dar información a los medios de comunicación. Evidentemente, si gue sin contestárseme a lo que viene de alguna forma implícito en lo que acabo de preguntar: ¿Cuáles son esas obligaciones militares a las que se refiere el señor Serra cuando habla del Acta Unica Europea?

El señor PRESIDENTE: Esa es una pregunta distinta que no tiene que contestar el señor Presidente, como saben perfectamente SS. SS. (*Rumores.*) Aunque el Presidente comprende que es una fórmula parlamentaria, al hacer esa pregunta, el señor Verstrynge sabe muy bien que yo tengo que decir lo que he dicho.

El señor Presidente del Gobierno tiene la palabra.

El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (González Márquez): Señor presidente, uno está ya acostumbrado a que ocurran estas cosas, pero también voy a dar satisfacción al señor Verstrynge en lo que ahora aparece como una nueva inquietud, que no se corresponde con la pregunta, porque está contestada con el artículo 97 de la Constitución. El Gobierno cumple con su obligación, lo sabe el señor Verstrynge, pero no importa, todavía hay un margen de duda que se puede crear. Como lo sabe, está contestada la pregunta.

Usted sabe que un documento como el Acta Unica Europea no es autenticado hasta el momento de la firma de los Ministros de Asuntos Exteriores y, posteriormente, se somete a debate y a consentimiento de las Cámaras. Como lo sabe usted, la pregunta seguro que no va dirigida a eso,

ni siquiera a lo que se le acaba de ocurrir. Naturalmente, si no, lo habría dicho en la pregunta; yo creo en su nobleza de intenciones, y habría dicho en la pregunta que esa era su intención. Pero le voy a decir dos cosas: El artículo 29 de ese Acta Unica, que seguramente ya conoce S. S., dice explícitamente que el Acta Unica no altera para nada el contenido de nuestro tratado de adhesión a las Comunidades Europeas, primero. Segundo, en referencia a las declaraciones del Ministro de Defensa —que le agradezco que se lea—, en relación con esas declaraciones, en el Acta Unica Europea hay un documento que se refiere a la política exterior y de seguridad común, a que he hecho referencia en muchas ocasiones, y en ese documento se habla de un esfuerzo de coordinación entre los europeos para hacer una política exterior y una política de seguridad común. Esa es la referencia que hay exactamente en el Acta Unica Europea, y este Gobierno asume esa responsabilidad, porque cree que se corresponde con el proyecto de política exterior de España. *(Aplausos en los bancos de la izquierda.)*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Presidente.

— DEL DIPUTADO DON JOSE JAVIER PEREZ-OLIVARES Y PEREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, QUE FORMULA AL MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES: ¿TIENE CONOCIMIENTO EL SEÑOR MINISTRO DE LA UTILIZACION POR PARTE DE PERSONALIDADES DEL PSOE DE MEDIOS AEREOS DE TRANSPORTE DE CARACTER ESTATAL; EN SUS DESPLAZAMIENTOS CON MOTIVO DE LA CAMPAÑA EN EL REFERENDUM DE LA OTAN?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 14, del Diputado don José Javier Pérez-Olivares, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Gracias, señor Presidente, con su venia. ¿Tiene el señor Ministro de Transportes conocimiento de la utilización por parte de personalidades del Partido Socialista Obrero Español de medios aéreos de transporte de carácter estatal en sus desplazamientos con motivo de la campaña del referéndum de la OTAN?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Pérez-Olivares. Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, ningún militante del Partido Socialista ha utilizado ningún medio de transporte aéreo de carácter estatal en desplazamientos realizados ex profeso con motivo de la campaña del referéndum. Cuestión distinta es que yo, como Ministro, haya efectuado un desplazamiento desde La Coruña, demarcación por la que he sido elegido Diputado, a Madrid en un avión de la Escuela Nacional de Ae-

ronáutica con ocasión de un compromiso aquí en Madrid en concepto de Ministro, y que en ese viaje me haya acompañado un Diputado de esta Cámara.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Pérez-Olivares.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Gracias, Señor Presidente. Gracias, señor Ministro.

Efectivamente, el 17 de febrero de 1986, después de hacer la presentación en un céntrico hotel de La Coruña de los miembros del Comité de La Coruña que iban a gestionar toda la campaña con respecto al referéndum de la OTAN, después de hacer esta presentación, usted, acompañado no solamente de un miembro de esta Cámara, sino también de un miembro del Comité Federal del Partido Socialista Obrero Español, además de una dama, vuestra señoría hizo un vuelo con un avión que no es un medio de transporte del Estado, es un avión de Estado destinado por el contribuyente español, que es el que le paga a la docencia; es decir, destinado a la formación de futuros pilotos que están cursando sus estudios en la ENA, futuros pilotos y pilotos que salen —no sé si lo sabrá usted, si no, yo le informo— de esa Escuela con media hora de vuelo sólo, porque la Escuela no tiene medios para poder realizar más tiempo de vuelo. Es decir, salen en esas condiciones.

Este medio de transporte fue fletado especialmente para que vuestra señoría se presentase en el programa «La tarde» de Televisión Española, algunos dicen que no es tan española, aunque la paguemos todos... *(Rumores.)*..., en ese programa de Televisión en que iba a comparecer.

Entiendo, señor Ministro, que usted lo que está haciendo es utilizando medios que el contribuyente español le ha entregado para otro tema distinto al de que usted viaje con sus amigos y familiares, tema diferente... *(Rumores.)*

El señor PRESIDENTE: Continúe, señor Pérez-Olivares.

El señor PEREZ-OLIVARES Y PEREZ: Gracias, señor Presidente.

Creo que está usted utilizando estos medios para, de alguna manera, contribuir a este trato especial que el Partido que tiene la obligación de soportarles tiene que pagar. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Pérez-Olivares. Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, en este tipo de intervenciones uno siente la tentación de no contestar por la autodescalificación que significa para el interpelante.

En primer lugar, los aviones de la Escuela Nacional de Aeronáutica son aviones de prácticas, y su utilización por

un Ministro cuando tiene que hacer algo en concepto de Ministro significa que se está ahorrando algo al presupuesto estatal. Porque ese avión ya iba a volar en estas condiciones.

Específicamente en este momento hay doce aviones de la Escuela Nacional de Aeronáutica volando en el territorio español, con pilotos en prácticas. Por lo tanto, la utilización de esos aviones se produce, para conocimiento del señor Diputado que me plantea la pregunta, por mi parte sólo en casos muy excepcionales, como era éste; en caso en los que tengo que hacer desplazamientos como Ministro y no tengo medio de transporte regular que me permita hacerlo con el poco tiempo del que se dispone. La última vez que lo utilicé fue hace cuatro meses. Esta fue una de aquellas ocasiones, porque efectivamente la aparición de un Ministro en Televisión en un programa concertado con quince días de antelación no debe cancelarse. Yo también tengo respeto a los medios de comunicación, como decía su compañero hace un rato.

En consecuencia, me parece que esa utilización era perfectamente legítima. La persona que viajaba conmigo, la dama que usted menciona era mi mujer. Nosotros estamos por la familia, y yo acostumbro a viajar con mi mujer. Cuando lo hace en línea regular lo pago yo de mi bolsillo, sin ninguna duda. Y la persona que viajaba conmigo era un miembro de esta Cámara, lo que significa, a efectos de la participación en una campaña, que es Diputado por La Coruña y que su billete lo pagarían las Cortes exactamente igual.

No entiendo qué es lo que pretende usted decir cuando afirma que utilizamos estos aviones «en favor de», cuando a todas luces lo único que tratábamos —yo personalmente— era ahorrar del orden de seis horas, porque de haberlo hecho en línea regular hubiera llegado al Ministerio a las diez de la noche. De esta forma, llegué a las cuatro de la tarde y pude atender a mi compromiso con Televisión y trabajar toda la tarde en el Ministerio.

Queda, por tanto, claro, primero, que es un avión que utilizo como Ministro en un compromiso como Ministro. Segundo, ningún cargo político lo ha utilizado para la campaña y en el caso específico que usted menciona, esta utilización fue tan legítima que, de repetirse, lo volvería a utilizar aun a costa de tener que volver a oír a S. S. (*¡Muy bien! Aplausos en los bancos de la izquierda.*)

— DEL DIPUTADO DON PEDRO SCHWARTZ GIRON, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿ES CRITERIO DEL GOBIERNO QUE ESPAÑA PERTENEZCA, COMO MIEMBRO DE PLENO DERECHO, AL COMITÉ MILITAR DE LA OTAN?

El señor Presidente: Pregunta del Diputado don Pedro Schwartz Girón.

El señor SCHWARTZ GIRON: La publicación de la OTAN titulada «La Alianza Atlántica, estructura, hechos y cifras», dice así en su página 115: «El Comité Militar

de la OTAN es la más alta autoridad militar de la Organización del Tratado del Atlántico Norte. Está integrado por los Jefes del Estado Mayor de cada uno de los países miembros, a excepción de Francia, que se encuentra representada por una misión militar cerca del Comité Militar. Como autoridad suprema militar de la OTAN es el órgano del que dependen el Comandante Supremo aliado en Europa, en el Atlántico, en el Canal y el grupo de planificación regional, Canadá-Estados Unidos».

Está claro que este Comité militar tiene mucha importancia dentro de la estructura militar de la OTAN y que España pertenece a él de pleno derecho, aunque sin pagar la cuenta, y asisten a sus sesiones el Almirante Sobrino, con rango, naturalmente, de Capitán General, y tres Coroneles de cada una de las armas.

Esto, en mi opinión, es equivalente a estar integrado en la estructura militar, excepto para dos cosas que son buenas para España, que es el estar en la cadena de mando y, además, participar en la interoperabilidad de las unidades militares españolas.

Pregunto, pues: ¿Es cierto, es criterio del Gobierno que España siga perteneciendo como miembro de pleno derecho al Comité Militar de la OTAN como hasta ahora?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Schwartz.

El señor Ministro de Defensa tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra i Serra): Señor Presidente, señorías, como muy bien ha dicho, señorías, España es miembro del Comité Militar de la Alianza Atlántica y es criterio del Gobierno permanecer como miembros de pleno derecho en el Comité Militar de la Alianza Atlántica.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

El señor Schwartz tiene la palabra.

El señor SCHWARTZ GIRON: Señor Presidente, esto confirma lo que estamos diciendo. Cuando se ve que la estructura militar de la OTAN en tiempo de paz implica sobre todo la coordinación por el Consejo de Ministros de Asuntos Exteriores o de Defensa y también la participación en este Comité Militar, sólo dos cosas nos separan de la plena integración, que son mínimas, pero que serían favorables a España. Es nuestra opinión que el Gobierno está diciendo al país que no pertenece a la estructura militar y que presenta la pregunta del referéndum con la condición siguiente: la participación de España en la Alianza Atlántica no incluirá su incorporación a la estructura militar integrada, cuando pertenece al Comité que ordena todas las fuerzas militares de la OTAN y que organiza la táctica y estrategia de la OTAN en tiempo de paz.

Esto indica, en mi opinión —y lo digo como atlantista de siempre, no de hace dos días—... (*Rumores.*)..., que la pregunta del referéndum no es una pregunta clara, que está diciendo que saldremos de la estructura militar y, sin embargo, en parte y en lo más importante ya estamos en

ella y, por tanto, comprenderán que no podamos participar...

El señor PRESIDENTE: Gracias.

El señor Ministro de Defensa tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra i Serra): Señor Schwartz, yo respeto su opinión y que para usted este tema no parezca demasiado complicado, pero si de los libros sólo se lee parte, luego realmente le va a costar comprender el capítulo entero. *(Risas.)*

El Gobierno propone que España sea un miembro de pleno derecho en la Alianza Atlántica sin estar integrada en la estructura de mandos, lo que llamamos la Estructura Integrada Militar, y estar en el Comité Militar no puede considerarse como estar en la Estructura Integrada de Mandos.

Los señores de la Alianza Atlántica, señor Schwartz, distinguen más que usted cuando escribe y dicen muy bien que el Comité Militar es la autoridad máxima militar, pero no el mando militar máximo. ¿Por qué? Porque el Comité Militar es el enlace entre el órgano único político de decisión y los mandos integrados. El Comité Militar conserva el carácter nacional de todos sus miembros, nuestro Jefe de Estado Mayor recibe órdenes de Madrid, como el Jefe de Estado Mayor alemán desde Bonn, mientras que en la Estructura de Mandos Integrada los militares que la integran pierden su condición de estar mandados desde sus naciones y son mandados por sus mandos naturales, sean estos mandos naturales de un país o de otro. *(Rumores.)*

El señor PRESIDENTE: Silencio, por favor.

El señor MINISTRO DE DEFENSA (Serra i Serra): Por tanto, señor Schwartz, la función del Comité Militar es asesorar a los dos órganos políticos de decisión en la Alianza que son el Consejo Atlántico y la reunión de Ministros de Defensa, hasta el punto de que cuando transmite directivas a los mandos integrados, el Comité Militar debe requerir la aprobación previa de la reunión de Ministros de Defensa. Esto le demuestra a usted que el Comité Militar no es ningún órgano de mando, el órgano de mando, de decisión lo es sólo el Consejo Atlántico Supremo, Ministros de Asuntos Exteriores, la reunión de Ministros de Defensa, y luego está un órgano militar multinacional que asesora a estos órganos de decisión o transmite las decisiones de estos órganos políticos. Aparte, señor Schwartz, está la organización integrada de mandos, donde se pierde el carácter nacional y, de alguna forma, realmente se consigue una cadena de mando supranacional.

— DEL DIPUTADO DON EUGENIO TRIANA GARCIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES: ¿PUEDE ADELANTARNOS EL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES LOS ELE-

MENTOS MAS IMPORTANTES DEL FUTURO PLAN DE TRANSPORTES FERROVIARIO?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Eugenio Triana García, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor TRIANA GARCIA: Señor Presidente, señor Ministro de Transportes, en los últimos tiempos parece claro que es necesario potenciar el transporte ferroviario para así conseguir el equilibrio adecuado entre los modos de transporte, que es la mejor vía para que los costes y los precios que soportan los usuarios tengan una distribución óptima.

Nuestro Grupo piensa que la larga maduración de las inversiones en el ferrocarril requiere una planificación a largo plazo que sirva, además, de referencia para los suministradores, los contratistas y el propio personal del ferrocarril.

Por todo ello, le formulamos la pregunta siguiente: ¿Puede el señor Ministro adelantar los elementos fundamentales del futuro Plan de Transportes Ferroviario?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Triana. El señor Ministro de Transportes tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Efectivamente, en este momento tenemos elaborado un borrador de un plan de transportes ferroviario en el que tratamos de definir las directrices de actuación a largo plazo en los ferrocarriles nacionales explotados por RENFE. Los objetivos del Plan se centran fundamentalmente en tres puntos. En primer lugar tratamos de establecer unos servicios de calidad y de alta velocidad para el transporte de viajeros a distancias intermedias. En segundo lugar queremos establecer un sistema de transporte de mercancías con garantía de cumplimiento del plazo de transporte y, en tercer lugar, establecer el transporte de cercanías en las grandes áreas metropolitanas. Estos son los tres bloques en torno a los cuales se configura el futuro Plan de Transportes Ferroviario. Lo vemos como una opción de futuro, y como toda opción de futuro, de lo que se trata es de determinar qué tipo de ferrocarril queremos establecer en este país en el año 2000, y el tipo de ferrocarril del año 2000 significa ir estableciendo las infraestructuras en las cuales vamos a desarrollar este modo de transporte.

Es obvio que el ferrocarril cumple un importante papel y también es conocido que en los modos de transporte occidentales atravesó una crisis que empieza a remontar, y la empiezan a remontar en el establecimiento de los ferrocarriles de alta velocidad. Este es el objetivo en el cual queremos centrar el transporte de viajeros, y lo queremos hacer diseñando infraestructuras y material rodante que consiga alcanzar esas velocidades intermedias, velocidades comerciales de 160 kilómetros con velocidades punta de hasta 200, lo que significaría colocar al ferrocarril en distancias intermedias en términos ventajosos de competitividad con el transporte aéreo y con el transporte por carretera.

En segundo lugar, el establecimiento de los servicios «intercity» a esta velocidad y con trenes con alta frecuencia colocaría a este sistema de transporte en una situación de predominio razonable.

En tercer lugar, establecer ese sistema de mercancía de entrega a plazo fijo puede hacer recuperar al ferrocarril la cuota de mercado en mercancías de que en este momento no dispone, pero de la que razonablemente debe disponer en el futuro.

En cuarto lugar, el establecimiento del transporte de cercanías como modo de trasbordo y evitar que el sistema de acceso al trabajo diario a las grandes urbes sea utilizar el medio de transporte propio, que provoca esos grandes problemas de tráfico, esos grandes problemas de medio ambiente y esos grandes problemas vivenciales, en última instancia, que se realice a través de los ferrocarriles de cercanías como trasbordo con los medios de transporte público. Estos son, por tanto, los objetivos centrales en los que se configura el Plan de Transportes Ferroviarios.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. ¿Señor Triana, desea intervenir? (Pausa.)

— DEL DIPUTADO DON JUAN RAMON PAJARES GUTIERREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PUEDE DAR EL SEÑOR MINISTRO CUENTA A LA CÁMARA DEL CUMPLIMIENTO DURANTE 1985 DEL PLAN CUATRIENAL DE VIVIENDAS?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Juan Ramón Pajares Gutiérrez, del Grupo Socialista. El señor Pajares tiene la palabra.

El señor PAJARES GUTIERREZ: Muchas gracias, señor Presidente, señor Ministro de Obras Públicas, ¿nos puede dar su señoría cuenta a la Cámara del cumplimiento durante el año 1985 del Plan Cuatrienal de Viviendas?

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señoría, el Plan Cuatrienal de Viviendas preveía realizar a lo largo del ejercicio de 1985 un conjunto de promociones que sumaban 250.000 viviendas. De ellas, 30.000 eran de promoción pública directa, 120.000 viviendas de protección oficial de promoción privada, 80.000 viviendas en régimen libre de iniciativa privada y, por último, la rehabilitación de 20.000 viviendas. Para ello, en la elaboración del plan se había previsto la dotación de un conjunto de recursos financieros de la banca privada, de las cajas de ahorro por importe de 346.500 millones. Esta gestión, que se efectúa en forma descentralizada, programada por el Estado, pero gestionada por las diversas Comunidades Autónomas, requería la adopción de unos fondos presu-

puestarios, por una parte, a los que se han añadido en 1985 las aportaciones procedentes del AES, y requería, también, la búsqueda de los suficientes recursos financieros. El resultado, como luego le indicaré, ha sido claramente positivo. Se han establecido, además de esos recursos financieros, ayudas personalizadas para la adquisición de viviendas de promoción o protección oficial, subvenciones de intereses; se han abierto 400 oficinas locales de información para la rehabilitación de viviendas y se han efectuado en conjunto una serie de medidas tendentes a favorecer la capacidad de la demanda. El resultado estimado al 31 de diciembre de 1985 es que se han promocionado 262.600 viviendas, es decir, más de lo previsto. Concretamente, en rehabilitación, se ha pasado de una previsión de 20.000 a una realización de 40.500, y se han superado las previsiones de recursos financieros, pasando de 346.500 a 384.000 millones, de manera que, en su conjunto, el plan ha superado con creces las previsiones para 1985, ha equilibrado en su promedio la caída que se produjo en 1984 y ha contribuido, en definitiva, a mejorar el nivel de empleo en el sector.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON FRANCISCO JAVIER CASTRO FELICIANO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿EN QUE ESTADO SE ENCUENTRA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN NACIONAL DE LUCHA CONTRA LA DROGA?

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 18, del Diputado don Francisco Javier Castro Feliciano. Tiene la palabra el señor Castro.

El señor CASTRO FELICIANO: Gracias, señor Presidente, señor Ministro, el plan nacional sobre drogas elaborado por el Ministerio de Sanidad y Consumo afirma en su introducción que el consumo de drogas en España se ha convertido en uno de los problemas que suscita mayor preocupación en la sociedad española. Los datos estadísticos fiables sobre el número de consumidores son escasos. No es posible ofrecer cifras de validez que sitúen el problema en su exacta dimensión, aunque sí se pueden realizar aproximaciones muy estimables. No voy a por menorizar ahora, no tendría tiempo para ello, un cuadro de la situación actual del consumo de drogas en España, desde las drogas legales, alcohol y tabaco, con un porcentaje más alto de consumidores y con niveles de edad y social muy diferentes, hasta las drogas ilegales, con toda una amplia gama de productos que van desde el «cannabis», pasando por la heroína, la cocaína, hasta el consumo de fármacos, que afectan por sus especificidades a consumidores en estratos sociales y niveles de edad también muy diferentes. La realidad ahora mismo es que estamos ante un problema importante y que entre todos tenemos que colaborar en una política general, puesto que la drogodependencia es una enfermedad social con caracteres específicos entre los que destaca que para su trata-

miento son elementos importantes la voluntariedad del enfermo y la actitud positiva de la familia y del entorno social. Entre todos tenemos, pues, la obligación de colaborar en una política general que contribuya a frenar y a reducir el consumo de sustancias que dañan la salud individual y colectiva, provocan procesos de marginación social, deterioran la seguridad ciudadana y vulneran la autonomía del individuo.

Por estas razones, señor Ministro, y dado que en octubre de 1984, aquí, en el Congreso de los Diputados, se aprobó una resolución a cumplir por la Cámara para la elaboración de un plan de la prevención contra la droga, y como paralelamente a la confección de dicho plan se han ido adelantando y adoptando distintas medidas prioritarias a desarrollar por las distintas administraciones en el bienio 1985-1986, le formulo la siguiente pregunta: ¿En qué estado se encuentra el cumplimiento del plan nacional de lucha contra la droga?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Castro. Tiene la palabra el señor Ministro de Sanidad y Consumo.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Lluçh Martín): Señor Presidente, el plan nacional de lucha contra la droga ha sido elaborado por una Comisión en la que, al margen del Ministerio de Sanidad, están también los de Interior, Justicia y Trabajo, y creo que ya es bueno dar algunos resultados.

Empezando por el problema que preocupa directamente más, que es el problema de la represión, es decir, del decomiso de cantidades de droga, tengo que decir que los resultados son absolutamente espectaculares, yo diría que desconocidos. En el año 1982 se decomisaron 67,5 kilos de heroína, mientras que en 1985 ha aumentado a 252 kilos; en cocaína hemos pasado de 113 kilos en 1982 a 302 kilos en 1985, y en «cannabis», de 27.626 kilos en 1982 se ha pasado a 64.248 en 1985. En ningún caso, con las estimaciones que tenemos, ha aumentado el ritmo del número de drogodependientes en esta cuantía, queriendo decir que estamos alcanzando un ritmo de detención en las fuerzas de seguridad muy importante. Si lo comparamos internacionalmente, en heroína y cocaína estamos al mismo nivel de aprensión de Italia, que es un país que supera los 20 millones de personas más y, además, tiene un nivel de drogodependientes importante.

En cuanto a la evolución de los atracos a farmacias, para obtener drogas que existen en las mismas, el éxito de la policía es también evidente. De 561 atracos en 1983 ha pasado a menos de la mitad en 1985, exactamente a 247.

Se ha hecho ya el programa de establecimiento de camas hospitalarias para desintoxicación en todas las Comunidades Autónomas y, por tanto, desde la de Andalucía, que ha recibido 120 millones, a la de Madrid con 80 millones, Murcia con 20, País Vasco con 30, Canarias, etcétera, hay un plazo para poner en marcha el plan de desintoxicación de todos nuestros hospitales.

Ya he dicho con qué buenos resultados ha hecho su lucha el Ministerio del Interior. El Ministerio de Justicia ha

dado con eficacia un conjunto de medidas en los establecimientos penitenciarios, y en el mismo ritmo están los Ministerios de Educación y de Asuntos Exteriores. Un Ministerio que se ha incorporado más tardíamente al Plan es el de Defensa, pero en estos momentos ya está incorporado y se está llevando a cabo una línea de actuación en el seno de las Fuerzas Armadas, que por la incorporación de jóvenes son un colectivo especialmente sensible en este nivel. En el caso del Ministerio de Trabajo ha habido ya, en este mes de febrero, una reunión para destinar más de 1.200 millones a las Comunidades Autónomas, para ayuda a medidas terapéuticas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON ENRIQUE GOZALBES CRAVIOTO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE EXPECTATIVAS TIENE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES EN RELACION CON LA CAMPAÑA TURISTICA DEL PRESENTE AÑO 1986?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Enrique Gozalbes Cravioto, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor GOZALBES CRAVIOTO: Gracias, señor Presidente.

Uno de los factores esenciales en el juego de la balanza de pagos española, después del aumento de las exportaciones, ha venido significado por las divisas generadas por nuestro desarrollo turístico. Nuestra balanza de pagos, tradicionalmente deficitaria, ha presentado un importante superávit en los años 1984/1985.

Con respecto a las previsiones turísticas para el pasado año 1985, los objetivos del Gobierno no sólo se han cumplido, sino que, en total, han ingresado por este concepto unos 8.000 millones de dólares más de lo previsto. Pese a todo, en este año pasado ha habido algún factor importante que corregir, como una cierta disminución de turistas procedentes del Reino Unido de Gran Bretaña.

Con respecto al presente año 1986, pregunto al Gobierno sobre qué expectativa tiene el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en relación con la campaña turística del presente año 1986.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Gozalbes. Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, las perspectivas turísticas para nuestro país, para España, para el año en curso son realmente optimistas. Esperamos un crecimiento en el número de turistas que os-

cila entre el 2 y el 3 por ciento, y esto cuando ya nos movemos en unas cifras de turistas y visitantes de tal calibre que simplemente su mantenimiento ya sería un éxito importante. Porque, efectivamente, en 1985 los visitantes a nuestro país se incrementaron en un 0,7 por ciento y los turistas en un 1,1 por ciento. Los ingresos por turistas, en dólares, crecieron un 5,6 por ciento en 1985, y en pesetas en un 10,2 por ciento. Hemos tenido más de 43 millones de visitantes y nos visitaron más de 27,5 millones de turistas.

Cuando un país habla en términos turísticos con magnitudes de este calibre, como decía antes, simplemente el mantenimiento ya es un éxito. Sin embargo, para el año en curso, 1986, prevemos, como le decía antes, un incremento entre el 2 y el 3 por ciento. La actuación de promoción exterior, que previsiblemente dará lugar a este incremento, está basada en el plan de «marketing». El plan de «marketing» es un estudio completo y detallado de todos los mercados turísticos españoles, estableciendo como elemento de análisis cuáles son los criterios con los que debemos hacer nuestras inversiones en promoción exterior, y éstas se basan en la actuación del plan de «marketing», en materia científica de rentabilidad y eficacia.

Se trata, por tanto, de un conocimiento lo más detallado posible de nuestros mercados, de cuál es la tasa marginal de rentabilidad y, en consecuencia, cuál debe ser el nivel de inversión. En base a este estudio, establecemos para este año una diferenciación en tres bloques de mercados: los prioritarios, los consolidados y los estabilizados.

Los mercados prioritarios incluyen a Estados Unidos, Japón, Canadá e Italia, donde esperamos un incremento entre el 10 y el 15 por ciento. Los consolidados, donde están Suecia, Dinamarca, Finlandia y Alemania, con un incremento entre el 1,5 y 5 por ciento. Y, después, dentro de los consolidados, un mercado como el de Gran Bretaña, que tiene la peculiaridad importante de que en el año 1985 perdimos un millón de turistas procedentes de ese mercado.

Nuestro objetivo para 1986, incluido ese 2,3 por ciento de incremento, es recuperar el mercado británico y las perspectivas que tenemos en este momento son las de que se va a recuperar.

Ya los datos de enero de 1986 indican que el incremento en los visitantes fue de un 9,8 por ciento con respecto a enero de 1985. Luego estamos perfectamente sobre esos objetivos.

— DEL DIPUTADO DON JENARO GARCIA-ARRECIA-DO BATANERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PIENSA EL MOPU CONTINUAR LA LINEA INICIADA DE RECUPERACION Y REGENERACION DE PLAYAS?

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Prieto.

El señor PRIETO GARCIA: Gracias, señor Presidente.

En los ejercicios presupuestarios anteriores, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha emprendido un amplio y ambicioso programa para la recuperación y regeneración de las playas que tanto por la acción de las mareas y corrientes marinas como por la intensa presencia humana se encuentran sometidas a un continuo deterioro, hasta el punto de que algunas de ellas estaban a punto de desaparecer. Por eso, el citado programa del MOPU ha tenido muy buena acogida en especial por los ayuntamientos costeros que han visto surgir espigones, otras obras de infraestructura y acciones varias destinadas a proteger las playas, lo que significa a un tiempo defender el ecosistema y garantizar una parte importante de la oferta turística española.

Por todo ello se hace al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo la siguiente pregunta: ¿Piensa el MOPU continuar la línea iniciada de recuperación y regeneración de playas?

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

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, naturalmente que el Gobierno, a través de la acción del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, va a continuar e intensificar la acción de protección del dominio público litoral, especialmente del dominio en la costa y fundamentalmente las playas.

Se trata de hacer una política que nos permita defender los recursos naturales, de intensificar la oferta turística en términos de calidad, de defender el ecosistema, de hacer una política medioambiental, en una palabra, de ofrecer un servicio público en ese ámbito de la costa y de las playas.

Se trata también, por otra parte, señorías, de defender lo que es la responsabilidad del Estado, a quién incumbe la defensa del dominio público litoral, y para ello, para este año también, se han preparado unos programas en relación con las dotaciones presupuestarias atribuidas por esta Cámara al Ministerio de Obras Públicas y se ha efectuado una reorganización que nos permita dar más eficacia a estos programas.

El día 7 de febrero pasado se ha aprobado una Orden Ministerial de mi Departamento que desarrolla un anterior Real Decreto del Gobierno para reorganizar el Ministerio, concretamente crear las Jefaturas de Costas en 11 demarcaciones, que se corresponden con las 11 Comunidades Autónomas que tienen territorio costero. A esta reorganización se añade la creación de 12 servicios de costas provinciales de manera que vamos a disponer de una infraestructura administrativa sumamente capaz de desarrollar una inversión que este año alcanzará la cifra de 4.040 millones de pesetas, más otros 1.000 millones procedentes de las partidas del AES. Note S. S. la diferencia de esta partida de 4.040 millones con la que inicialmente tenía la Dirección de Costas: en el año 1982 era de 521 millones; en el año 1983 se amplió a 897 millones; progre-

sivamente ha ido creciendo a lo largo de 1984 y 1985 y, en este momento, la cifra de 4.000 millones supera de una manera exagerada las previsiones concebidas en el año 1982.

Por otra parte, el Gobierno tiene la intención de suscribir de nuevo un convenio con el Instituto Nacional de Empleo que nos permita, además de crear empleo —el año pasado fueron 300.000 jornales los que se pagaron gracias a este convenio— hacer una labor de cooperación con los ayuntamientos para mantener en condiciones dignas las playas españolas. Concretamente la aportación a ese convenio en 1983 fue de 242 millones; en este ejercicio de 1985, de 1.035 millones, y en 1986 espero que pueda aumentarse al 20 por ciento.

— DEL DIPUTADO DON VIRGINIO SANCHEZ BARBERAN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PODRÍA INFORMAR EL SEÑOR MINISTRO DE JUSTICIA A LA CÁMARA SOBRE LA REPERCUSION DE LA HUELGA DE FUNCIONARIOS DE PRISIONES EN LOS ESTABLECIMIENTOS PENITENCIARIOS?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Virgilio Sánchez Barberán.

El señor SANCHEZ BARBERAN: ¿Podría informar el señor Ministro de Justicia a la Cámara sobre la repercusión de la huelga de funcionarios de prisiones en los establecimientos penitenciarios?

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

El señor MINISTRO DE JUSTICIA (Ledesma Bartret): Señor Presidente, señorías, a lo largo del mes de febrero se han producido, efectivamente, convocatorias de huelga en los centros penitenciarios. Concretamente la convocatoria la han hecho la Unión de Funcionarios de Instituciones Penitenciarias (UFIP), la Agrupación Penitenciaria de Comisiones Obreras y el Sindicato Profesional de Instituciones Penitenciarias. Se han mantenido al margen de la convocatoria de la huelga la Federación de Servicios Públicos de la UGT, la Agrupación de USO, y otros colectivos de funcionarios penitenciarios.

La convocatoria realizada por la UFIP ha tenido una mínima repercusión. Le puedo decir que fueron exactamente ocho establecimientos y un total de 170 funcionarios, señorías, los que hicieron el llamamiento. Esto sobre un total de 79 establecimientos y 6.521 funcionarios.

En relación con la convocatoria que hicieron el Sindicato Profesional y Comisiones Obreras para los días 17, 19, 24 y 27, le puedo decir que la respuesta fue tan mínima que al tercer día la huelga quedó desconvocada. Hubo únicamente una participación del 1,92 por ciento del total de funcionarios. Afectó fundamentalmente a ocho centros penitenciarios, y no hubo ninguna participación en un total de 56 centros penitenciarios.

En las reivindicaciones había algunas que previamente habían sido atendidas por el Departamento de Justicia, y así consta en el acuerdo firmado con la UGT, como eran algunas referentes al apoyo a la actividad sindical, a mejoras en la cadencia de turnos de trabajo, al reconocimiento de hasta diez días de libranza al año, etcétera. Había otras reivindicaciones, señorías, que, sin embargo, chocan frontalmente con nuestra concepción de la política penitenciaria y, curiosamente, recuerdan cosas que sucedían en tiempos afortunadamente pasados. Son reivindicaciones que hacen referencia, por ejemplo, a reformas del Código Penal sobre el secuestro de funcionarios; a reingreso de funcionarios condenados por torturas; a cambios en el horario de trabajo, que consiste en poder prestar servicios durante veinticuatro horas seguidas, por setenta y dos horas seguidas de libranza, lo que significaría, aproximadamente, trabajar sólo setenta días al año, etcétera.

Evidentemente, estas reivindicaciones no fueron contempladas por el Ministerio de Justicia, que se propone mantener la línea de una política penitenciaria basada en la búsqueda de la reinserción social de los internos. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON FERNANDO GIMENO MARIN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿EN QUE MEDIDA HA MEJORADO LA GESTION DE LOS SERVICIOS SANITARIOS PUBLICOS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Fernando Gimeno Marín, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor GIMENO MARIN: Gracias, señor Presidente. Señor Ministro de Sanidad y Consumo, usted sabe que la Ley General de Sanidad está a punto de culminar su proceso en las Cámaras; en este momento se encuentra en debate, parece ser, en el Senado. Esa Ley General de Sanidad, actualmente proyecto de ley, define un modelo sanitario, y como todas las leyes, normalmente, sus efectos en la práctica suelen notarse a medio y largo plazo, y algunos, en todo caso, más a corto plazo. Pero lo que es cierto es que durante estos tres últimos años el Ministerio de Sanidad ha venido adoptando un conjunto de medidas de incidencia más directa sobre los ciudadanos. A pesar de ello, a veces se oyen voces catastrofistas en el sentido de que, con un criterio muy subjetivo, se dice que todo va mal en lo que se refiere a la sanidad, en lo que se refiere a la prestación del servicio público hacia los ciudadanos.

Sin duda, por parte de ese Ministerio se han adoptado medidas de gestión que afectan al ciudadano, porque a éste, en definitiva, lo que le interesa es ver cómo se le atiende sanitariamente. Por eso, el sentido de esta pregunta, que se le hace al Ministro de Sanidad y Consumo,

es: ¿En qué medida ha mejorado la gestión de los servicios sanitarios públicos en los últimos tres años?

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

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Lluch Martín): Señor Presidente, en primer lugar, durante estos tres años ha habido más de tres millones y medio de personas que no tenían sanidad pública, que en muchos casos tenían una sanidad muy precaria y han elegido la sanidad pública.

En segundo lugar, hicimos un Decreto sobre estructuras primarias en asistencia médica que ha permitido abrir un período de construcción de centros de salud que hace que en estos momentos el 20 por ciento de los ciudadanos españoles ya no reciban asistencia primaria en ambulatorios y consultorios, sino en unos centros mejores y con una medicina más completa.

Lo mismo en el campo de los centros de orientación familiar de los que hemos abierto más centros de los que se habían abierto en todos los años anteriores. Así como en el campo de la salud mental donde había, ciertamente muy poco hecho. Hemos hecho una parte de lo que cabe hacer, pero 50 equipos en toda España empieza a ser ya una cantidad considerable.

En la extracción periférica de sangre, que evita la pérdida de horas de trabajo y los costos de desplazamiento, prácticamente en la mayor parte de las zonas de España estamos ya en un porcentaje de 70 u 80 por ciento, partiendo de un nivel del cero por ciento.

El establecimiento de una cartilla para enfermos con tratamientos prolongados ha ahorrado también a estos enfermos el desplazamiento, la pérdida de horas de trabajo y de costos, con lo cual hemos hecho también algo importante. En este sentido cabe señalar la generalización en estos momentos ya muy amplia del sistema de citación previa en consultas, que evita el que haya grandes colas.

En un terreno ya más hospitalario, o si usted quiere extrahospitalario, el informe del Plan Nacional de la Salud Mental ha sido seguido en el interior del INSALUD, pero también en el conjunto de instalaciones psiquiátricas no es difícil encontrar algún hospital, por ejemplo, dependiente de las Diputaciones que, a partir del Plan, no hayan modificado positivamente sus estructuras.

El Decreto de donaciones y transfusiones, que yo creo que ha pasado demasiado desapercibido, pero que, en cambio, en su mundo ha sido muy eficaz y por primera vez en muchos años estamos ante un hecho, y es que la donación de sangre empieza a aumentar.

Hemos tomado medidas contra el SIDA de una manera considerable, cosa que nos sitúa en estos momentos en un conocimiento exacto del problema, como después diré, y en una situación relativamente buena, si se puede hablar en estos términos, a un nivel internacional.

Con respecto a los hospitales, la dedicación de los médicos en jornada de mañana y tarde, que ha permitido mejora de recursos y que las colas en nuestros hospitales en

estos momentos prácticamente hayan desaparecido: no hay más colas en nuestros hospitales públicos que las que hay en las consultas privadas... (El señor Ruiz Soto aplaude. Un señor DIPUTADO desde los bandos de la izquierda: ¡Simpático!)

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.
Muchas gracias, señor Ruiz Soto. (Risas.)

— DEL DIPUTADO DON CARLOS NAVARRETE MERINO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS VA A ADOPTAR EL MINISTERIO DE JUSTICIA PARA RESOLVER LA PROBLEMÁTICA EXISTENTE EN LA JURISDICCION LABORAL?

El señor PRESIDENTE: Don Javier Barrero tiene la palabra.

El señor BARRERO LOPEZ: Señor Presidente, consciente de que el señor Ministro de Justicia es conocedor de la problemática por la que atraviesa la Jurisdicción laboral, entre cuyos síntomas pudiera estar la excesiva dilación de los asuntos laborales o la falta de agilidad en las ejecuciones de las distintas sentencias, etcétera, voy a limitar mi pregunta a requerir la siguiente información: ¿Qué medidas va a adoptar el Ministerio de Justicia para resolver la problemática existente en la Jurisdicción Laboral?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Barrero.
El señor Ministro de Justicia tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE JUSTICIA (Ledesma Bartret): Señor Presidente, señorías, coincido con S. S. en reconocer que el funcionamiento del orden jurisdiccional laboral no es tan correcto como todos deseáramos. El mal fundamentalmente está localizado en el funcionamiento del Tribunal Central de Trabajo y en algunas Magistraturas de Trabajo.

En el Tribunal Central de Trabajo la situación es la siguiente: a 31 de diciembre del año 1985 había 49.926 recursos pendientes y durante este año había resueltos un total de 9.673.

La acumulación, fundamentalmente, se produce en la Sala Tercera, que es la que resuelve los recursos en materia de Seguridad Social, donde en esa fecha había pendientes 30.838 recursos. Esa es la situación en el Tribunal Central de Trabajo.

¿Cuáles son las causas? Las causas son el incremento notable de recursos contra resoluciones de los órganos de gestión de la Seguridad Social, fundamentalmente de los órganos de gestión de las provincias de Barcelona, La Coruña, Madrid y Vizcaya.

¿Hay otras causas? Es probable que existan otras causas de esa acumulación, de ese retraso, pero en torno a esas causas la competencia no la tiene el Ministerio de

Justicia, sino que la tiene atribuida el Consejo General del Poder Judicial.

¿Qué soluciones hay? Las soluciones creo que se resolverán en gran medida cuando se desarrolle, a través de la Ley de Planta la Ley Orgánica del Poder Judicial, como consecuencia de la creación de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional y de las Salas de lo social de los Tribunales Superiores de Justicia.

Pero, además de eso, señorías, es evidente que se impone la necesidad de despachar más asuntos para que ese retraso no continúe el incremento que ha experimentado. ¿Cómo se logra ese despacho de más asuntos? Esa es una competencia estricta y exclusivamente jurisdiccional, sobre la cual el Ministerio de Justicia en absoluto tiene competencias. Lo que sí puede hacer el Ministro de Justicia, y lo ha hecho ya hace aproximadamente un mes, es dirigirse al Consejo General del Poder Judicial, haciéndome eco de la situación y ofreciendo absolutamente todo el apoyo de medios materiales y personales necesario para poner fin a esa situación. Consta, naturalmente, por escrito, un escrito, insisto, de hace un mes aproximadamente, esa puesta a disposición.

Acogiendo la propuesta del Departamento de Justicia, ha sido posible en los últimos días poner a disposición del Tribunal un número importante de auxiliares, de máquinas, de fotocopadoras, de máquinas de tratamiento de textos; se está reorganizando el archivo, se ha dotado al Tribunal de una plantilla suplementaria de personal subalterno; en fin, se han tomado las medidas que puede tomar el Ministerio de Justicia. Pero será necesario también buscar otras medidas como, por ejemplo, la eliminación de las causas...

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON MARCELO PALACIOS ALONSO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS HA TOMADO EL GOBIERNO PARA LA PREVENCIÓN Y TRATAMIENTO DEL SIDA?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Marcelo Palacios Alonso, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor PALACIOS ALONSO: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, durante el año 1985 este Diputado, en nombre de su Grupo, le ha preguntado, se ha interesado por la situación del síndrome de inmunodeficiencia adquirida en nuestra Nación.

Fue nuestra intención —y así lo manifestamos— el que de una manera razonable y en un espacio de tiempo prudente volveríamos a preocuparnos por una cuestión de este interés.

No voy a hacer referencia a lo que ya es conocido, por haber sido tratado aquí, en relación con el SIDA, y si pa-

sar directamente a la pregunta, que es el objeto que me hace dirigirme a usted.

¿Qué medidas ha tomado el Gobierno para la prevención y tratamiento del SIDA?

Muchas gracias.

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

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Lluçh Martín): Señor Presidente, lo primero que hay que hacer en el problema del SIDA —y agradezco que esta pregunta la haya hecho el Diputado otra vez, porque es positivo— es serenar a la opinión pública.

En estos momentos tenemos una situación del SIDA poco preocupante; evidentemente es un núcleo de 83 casos, todos ellos lamentables, pero en términos internacionales es una buena situación.

Hay que anunciar a la población en general que éste es un fenómeno que va a crecer. Con la utilización de modelos de simulación matemáticos hemos establecido lo que va a suceder para que la sociedad afronte este problema con serenidad. Estimamos que en el año 1986 va a haber 119 nuevos casos; en el año 1987, 180 y en el año 1988, 258 nuevos casos.

Para situarse, por tanto, ante un problema que tiene una dimensión reducida, y a partir de ahí instrumentar, como el señor Diputado sugiere, medidas específicas de control, lo hemos establecido siempre de acuerdo con la política que se está haciendo internacionalmente.

Para evitar la transmisión del virus a través de la sangre y productos derivados de la misma, hemos publicado un Decreto de fecha 9 de octubre de 1985, a mi entender, como decía antes, muy importante, que es el Plan Nacional de Hemoterapia, por el cual se prohíbe la donación remunerada de sangre, que aunque era muy baja tengo que recordar que transmitía 110 veces más que en los casos de donación de sangre dada gratuitamente, y donde potenciamos la autosuficiencia de sangre y hemodonación, puesto que si no llegamos a la autosuficiencia no podremos afrontar un problema de lucha contra esta enfermedad de una manera consciente.

Alrededor del 10 de septiembre de 1985 publicamos una resolución por la cual, a partir del 1 de octubre pasado, todos los laboratorios están obligados a realizar la prueba de la detección de anticuerpos en todas y cada una de las unidades de plasma procedentes de estas acciones que se utilizan para su fraccionamiento. Cada unidad de plasma que se importe del extranjero dispondrá, y dispone ya, de un certificado que acredita que dicha unidad ha sido sometida a la prueba de detección de anticuerpos.

En el mes de junio se envió a los bancos de sangre una circular con las normas para que, voluntariamente, se autoexcluyeran aquellos donantes que estuvieran incluidos en unos colectivos de auto-riesgo. Por lo tanto, si usted, como yo, somos donantes de sangre, sabemos que nos podemos excluir sin que nadie sepa por qué nos vamos, y con un gran respeto a la privacidad.

Se han difundido también recomendaciones sobre el

tratamiento de hemofílicos, que era, como usted recordará, una de mis preocupaciones, ya que teníamos un porcentaje de participación más alto...

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

El señor PALACIOS ALONSO: Muchas gracias, señor Presidente. No hay nada más que solicitar.

— DEL DIPUTADO DON PEDRO MOYA MILANES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE ACTUACIONES ESTA REALIZANDO EL MINISTERIO DE JUSTICIA PARA CUMPLIR LAS PREVISIONES LEGALES DE DESARROLLO DE LA LEY ORGANICA DEL PODER JUDICIAL?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Pedro Moya, del Grupo Parlamentario Socialista.
El señor Moya tiene la palabra.

El señor MOYA MILANES: Gracias, señor Presidente, señor Ministro, la aprobación de la Ley Orgánica del Poder Judicial, al incorporar en ella una serie de principios consagrados en la Constitución, está suponiendo, y ha supuesto, la consecución de uno de los objetivos más importantes en la línea de democratización y de modernización de la Justicia, colmando así una de las aspiraciones más sentidas por la sociedad española. Dicha ley, a la vez que ha supuesto la consagración de tales principios constitucionales y democráticos, ha acometido, igualmente, reformas significativas en la naturaleza y en la configuración del Poder Judicial que no es el momento de enumerar en esta Cámara. Pero la ley orgánica no es estrictamente un bloque cerrado y acabado, puesto que necesita de una serie de medidas complementarias o de previsiones legales de desarrollo, previsiones que están contenidas en el propio texto de la ley orgánica. Y es en este sentido, respecto al ritmo de desarrollo de tales previsiones, por lo que formulo al Gobierno la siguiente pregunta: ¿Qué actuaciones está realizando el Ministerio de Justicia para cumplir las previsiones legales de desarrollo de la Ley Orgánica del Poder Judicial?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Moya.
El señor Ministro de Justicia tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE JUSTICIA (Ledesma Bartret): Señor Presidente, señorías, el Ministerio de Justicia que acaba de remitir, previa aprobación por el Gobierno, los proyectos de ley de adopción y de tasas, que está procediendo también a la acomodación del derecho fundamentalmente mercantil al derecho de las Comunidades Económicas Europeas y, que naturalmente, también están contribuyendo a la reorganización de la justicia militar, sabe que tiene una serie de compromisos pendientes derivados de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

¿En qué estado se encuentra el cumplimiento de esos compromisos? Es la pregunta que me hace S. S. En la forma sintética de estas respuestas le puedo informar que, en un plano de desarrollo de la Ley Orgánica del Poder Judicial por otras leyes, de acuerdo con sus previsiones, la Ley de Demarcación se encuentra en la fase inmediatamente posterior a la recepción de las propuestas formuladas por las Comunidades Autónomas que lo han hecho, que no han sido todas, por cierto. Esas propuestas van acompañadas de un conjunto de datos extraordinariamente importantes para con ellos preparar el proyecto de ley que sea debatido y deliberado por el Gobierno y, al fin, remitido a esta Cámara.

Se encuentran ya preparados los anteproyectos de ley: texto refundido de la Ley de Procedimiento Laboral, reforma de la legislación tutelar de menores, reforma del proceso contencioso-administrativo; se encuentra en avanzado estudio la introducción del jurado en nuestra Patria y los estudios que estamos realizando caminan en la dirección, señoría, de buscar fórmulas de aproximación o alternativa del jurado puro y del jurado mixto o del jurado escabinado.

Ya está publicada en el «Boletín Oficial del Estado» del 14 de enero de 1986 la Ley Jurisdiccional Penal Aeronáutica y está ya también remitido a esta Cámara el proyecto de ley sobre conflictos jurisdiccionales. Eso por lo que se refiere al desarrollo legislativo de la ley.

Por lo que se refiere a su desarrollo reglamentario, le puedo decir lo siguiente. El Reglamento orgánico de Cuerpos de Oficiales, Auxiliares y Agentes de la Administración de Justicia ya está terminado y remitido a informe del Consejo General del Poder Judicial. Y a punto de ser remitido a informe del Consejo General del Poder Judicial se encuentran los Reglamentos Orgánicos de Secretarios Judiciales y de Médicos Forenses.

Hay otras medidas que no son ni legales ni reglamentarias, pero que también era importante acometerlas. Sobre estas medidas le señalo, destacadamente, las siguientes: Ya está publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el concurso para la cobertura de 14 plazas de magistrados por el turno de juristas de reconocida competencia. Esas plazas, estoy seguro...

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON MANUEL AGUILAR BELDA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE AVANCES SE HAN PRODUCIDO RECIENTEMENTE EN NUESTRO PAIS EN MATERIA DE TRASPLANTES DE RIÑÓN?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Manuel Aguilar Belda, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor Aguilar Belda.

El señor AGUILAR BELDA: Gracias, señor Presidente. Señor Ministro de Sanidad y Consumo, hace casi veinte

años que se vienen realizando los primeros trasplantes renales y, desde entonces, tanto la técnica quirúrgica como los medicamentos antirrechazo los han convertido en una técnica muy consolidada y con una alta rentabilidad sanitaria y social.

Al haberse hecho una técnica segura, es el objetivo de muchos enfermos renales y hace que la demanda sea muy importante.

Por tanto, ¿qué avances se han producido recientemente en nuestro país en materia de trasplantes de riñón?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Aguilar. Tiene la palabra el señor Ministro de Sanidad.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Lluch Martín): Señor Presidente, si me lo permite, dedico la contestación a esta pregunta al Diputado don Carlos Ruiz Soto, que antes me ha aplaudido.

El señor PRESIDENTE: Y al resto de los señores Diputados.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Lluch Martín): De manera especial al señor Ruiz Soto.

El señor PRESIDENTE: Ya lo sabe, señor Ruiz Soto.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Lluch Martín): Quiero decirle que el número de trasplantes que ha habido en este país en estos dos años ha sido espectacular. Cuando entró este Gobierno en 1982, se habían hecho 393 trasplantes y en el último año hemos realizado 968, con lo cual tenemos por delante a Noruega, Suecia y Dinamarca. Y nos hemos puesto al mismo nivel que Francia, Alemania y, por lo tanto, superamos a países como Estados Unidos, Austria, Holanda, Bélgica y Gran Bretaña. El salto que ha habido es importante y a continuación de esto hay que decir que insuficiente, puesto que si no tuviéramos un «stock» de enfermos que espera, esa cifra sería suficiente; pero para eliminar el «stock» es necesario que el próximo año sobrepasemos la cifra de mil. Para sobrepasar esta cifra es necesario que haya, no solamente más donantes, sino más colaboración de los jueces, por lo que hemos tenido varias sesiones, y en algunos de los congresos he participado, para convencer a los jueces, que muchos de ellos están en una magnífica predisposición para que esto vaya aumentando.

En toda España ha aumentado el número de trasplantes. Solamente hay dos zonas, Cataluña y Navarra, donde han disminuido, mientras que en otras partes el avance es espectacular, como es el caso de Andalucía o del País Vasco o el caso, yo diría que más singular todavía, de Galicia, donde ha habido gran avance.

En el caso de Cataluña y Navarra, yo creo que será transformado. En el caso de Cataluña existe el orgullo de ser la pionera y, por lo tanto, la situación del año pasado tiene que ser contemplada solamente como un pequeño incidente en el camino.

El balance en este campo nos ha situado detrás de los

países nórdicos, lo cual en Sanidad quiere decir el mejor de los elogios.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON JAIME BLANCO GARCIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUALES SON LAS PERSPECTIVAS EN ESPAÑA DE LOS TRASPLANTES DE HIGADO?

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Palacios.

El señor PALACIOS ALONSO: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Ministro de Sanidad y Consumo, el trasplante hepático es una técnica que se puede considerar, en estos momentos, segura y ha sido desarrollada en algunos países con gran intensidad y éxito. Concretamente, en España se vienen desarrollando experimentos en el modelo animal.

El Ministerio ha acreditado dos hospitales para tales fines y, en otro orden de cosas, se ha creado el Centro Nacional de Coordinación de Trasplantes. Ello hace, señor Ministro, que podamos mirar esperanzados hacia la implantación, según la demanda de nuestro país, de una técnica vanguardista y segura, aunque muy delicada, en materia de cirugía hepática.

Quisiera, en este sentido, señor Ministro, preguntarle, por el interés que ello suscita, cuáles son las perspectivas de España en relación con los trasplantes de hígado en humanos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Lluch Martín): Señor Presidente, quiero decir, en primer lugar, que el trasplante de hígado en España empezó en Cataluña, donde en 1984 hubo 13 trasplantes, aunque en 1985 el número disminuyó a cuatro. Ello indica, por un lado, un papel pionero, pero al mismo tiempo también el cuidado con que hay que hacerlo porque los resultados son aún difíciles. En este momento en el conjunto de la Sanidad en España hay un acuerdo para que en el tema de los trasplantes de hígado se vaya con prudencia. Para ello, el Ministerio ha hecho lo siguiente: en primer lugar, pagar becas de formación a médicos para ir a los países donde se ha iniciado este tipo de trasplantes, fundamentalmente Estados Unidos, para formarse. En segundo lugar, acreditar un número muy reducido de hospitales, así como fomentar la colaboración —tal como usted había sugerido en su pregunta— entre hospitales, y por eso el trasplante que se ha hecho este año a una niña en Madrid no lo ha hecho un solo hospital, sino dos, La Paz y Puerta de Hierro, en colaboración. Además, ha habido también co-

laboración de médicos de otros hospitales, entre ellos, del Ramón y Cajal.

Otra opción del Ministerio es que, dado el costo de estas operaciones y dados los resultados todavía no plenamente satisfactorios, no hay que concentrarse en todos los grupos de edad, sino fundamentalmente en los niños, en los que las posibilidades de éxito son mejores.

El talante es, pues, el de no precipitarse; hacer las cosas sentadamente y en aquellos grupos de población en los cuales el porcentaje de éxito es relativamente elevado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DEL DIPUTADO DON ISIDORO GRACIA PLAZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE INNOVACIONES SUPONE LA APROBACION DEL PLAN DE FLOTA RESPECTO DE LA TRADICIONAL POLITICA MARITINA SEGUIDA EN ESPAÑA?

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Diputado don Isidoro Gracia Plaza, que tiene la palabra.

El señor GRACIA PLAZA: Señor Presidente, señorías, creo que a nadie se le oculta la importancia que tiene para España todo lo relacionado con el mar; pero a pesar de una evolución rápida de las circunstancias del transporte marítimo, lo cierto es que la evolución del marco de referencia español no ha acompañado esta evolución rápida de las circunstancias. El marco de referencia español nos envía a la Ley de Ordenación de 1956. Lo cierto es que la crisis por la recesión del tráfico mundial aún no ha alcanzado el punto crucial, lo que quiere decir que es necesario que la intervención de los poderes públicos vaya previendo qué es lo que va a ocurrir en el futuro, especialmente en un tema —repite— de la importancia que tiene para España.

La existencia del Plan de Flota ya tiene una importancia. La mera existencia ya da la referencia para saber cómo evolucionamos en el futuro. Pero es cierto que hay una serie de repercusiones en sectores tan dispares como la pesca, la atomización de las industrias navieras o la industria naval, que están esperando a terminar su reconversión, al menos como argumento para tener una referencia en este Plan de Flota. Así pues, todo lo que se haga para poder conocer las nuevas líneas es algo que en este momento es conveniente.

Por ello, pregunto al Gobierno: ¿Qué innovaciones supone la aprobación del Plan de Flota respecto de la tradicional política marítima seguida en España?

El señor PRESIDENTE: Gracias.

El señor Ministro de Transportes tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, a mi juicio son cuatro las innovaciones importantes

que merecen destacarse de la aprobación del Plan de Flota, en cuanto a su contenido.

En primer lugar, es un Plan que se elabora desde la óptica del propio sector; es un Plan que se elabora pensando en el sector de la Marina Mercante. En segundo lugar, es un Plan diseñado para adaptar la Marina Mercante al nuevo reto comunitario. En tercer lugar, es un Plan que sienta las bases para facilitar a la flota española la competitividad en los mercados internacionales de fletes y, en cuarto lugar, es un Plan que asegura una carga importante de trabajo a los astilleros nacionales.

Efectivamente, es un Plan que se elaboró desde la óptica del propio sector, porque el punto central en torno al cual se configura el análisis, las medidas, las consecuencias y todo el contexto del Plan está basado en Marina Mercante. Es la Marina Mercante el elemento en torno al cual se configura, como digo, todo el análisis.

En segundo lugar, se configura con el objetivo de adaptar la Marina Mercante al nuevo reto de competitividad que aparece en los mercados mundiales, pero singularmente en el mercado comunitario, porque con la integración de España y Portugal al mercado comunitario la CEE dispone de una flota próxima a los 84 millones de toneladas de registro bruto, lo cual significa que, dado el volumen de carga y las disposiciones en marcha en este momento, el nivel de competitividad dentro de la Comunidad se va a incrementar de forma notable.

Cualquiera que sea el resultado final y los acuerdos a los que se llegue, no cabe la menor duda de que la flota española va a tener que competir con la comunitaria, y lo que prevemos es que al final del plazo previsible en el plan de flota y el plazo previsible transitorio, esto es, de cinco años, nuestra flota va a estar en condiciones competitivas ventajosas con respecto a la de la Comunidad.

El tercer punto era que sentaba las bases para facilitar a la flota española la competitividad, ya no sólo en los mercados comunitarios, sino en los mercados internacionales de fletes, dado que los mercados de fletes son mercados altamente internacionalizados y con niveles de competitividad muy importantes. A este respecto, el coste del Plan es de 27.883 millones, de los cuales se dedican 9.000 millones a primas al desguace, 3.000 millones a la introducción de mejoras tecnológicas y el resto a subvencionar las explotaciones para conseguir adentrar nuestra flota en mayores cuotas de áreas de nuestras exportaciones.

En último lugar, y como consecuencia de las primas al desguace que se establecen para conseguir la renovación de flotas y mejoras tecnológicas, es un plan que va a introducir una carga importante de construcción naval en nuestros astilleros. Nosotros estimamos que en los próximos tres años va a significar una cuantía de contratación en torno a las 800.000 toneladas de registro bruto compensado...

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

Terminado el trámite de preguntas, se va a suspender el Pleno para que se reúna la Mesa y la Junta de Portavoces. Advierto a los señores portavoces que si el Pleno no

se pudiera reanudar antes de las siete y media, ya no se reanudaría hasta mañana por la mañana. Por consiguiente, estén pendientes SS. SS. por si la Junta de Portavoces acaba antes de las siete y media, salvo que los señores portavoces no tengan inconveniente en que suspendamos hasta mañana a las nueve. ¿De acuerdo?

El señor RATO FIGAREDO: Sólo queda una proposición no de ley.

El señor PRESIDENTE: El tema es el tiempo. Si a las siete y media se puede reanudar el Pleno, veremos la proposición no de ley; en el supuesto de que no, no la veremos. A las siete y media sabremos si el Pleno se reanuda esta tarde o no.

El señor VIZCAYA RETANA: Señor Presidente, no me parece una regla de cortesía mantener a la Cámara expectante hasta las siete y media. Yo creo que aquí el único Grupo que tiene iniciativa de control para esta tarde es el Grupo Popular, que tiene una proposición no de ley. Es este Grupo el que debe manifestar si tiene el deseo de que se vea en esta sesión o no. Entonces sabremos si nos volvemos a reunir a las siete y media o no.

El señor DE RATO FIGAREDO: Habida cuenta de que es una sola proposición no de ley, ¿podía verse mañana por la mañana?

El señor PRESIDENTE: No, el tema de control es esta tarde.

El señor DE RATO FIGAREDO: En ese caso lo lamentamos mucho, pero mi Grupo tiene interés en que se vea esta tarde, habida cuenta de que no hay Pleno en dos semanas.

El señor PRESIDENTE: En este momento se convoca por el Presidente a la Mesa y a la Junta de Portavoces. El Pleno se reanuda al acabar la Junta de Portavoces. Se suspende la sesión.

Eran las seis y cincuenta minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las siete y treinta y cinco minutos.

El señor VICEPRESIDENTE (Carro Martínez): Señorías, se había suspendido la sesión anunciándoles que a las siete y media se reanudaría. Muy bien, la reanudamos en este momento para comunicarles que se suspende la sesión hasta mañana, a las nueve de la mañana.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961