



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Año 1986

II Legislatura

Núm. 277

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

Sesión Plenaria núm. 277

celebrada el jueves, 20 de marzo de 1986

ORDEN DEL DIA

Toma en consideración de proposiciones de ley:

- Del Grupo Mixto sobre derogación de la Ley Orgánica 9/84, de 26 de diciembre, contra la actuación de bandas armadas y elementos terroristas y de desarrollo del artículo 55.2 de la Constitución («Boletín Oficial de las Cortes Generales», número 117-I, Serie B, de 15 de enero de 1986).
- Del Grupo Popular sobre protección de menores («Boletín Oficial de las Cortes Generales», número 114-I, Serie B, de 15 de enero de 1986).

Debate sobre el dictamen de Comisión acerca del Plan General de Carreteras 1985-92.

Debates de totalidad sobre iniciativas legislativas:

- Proyecto de Ley de ordenación de los transportes terrestres («Boletín Oficial de las Cortes Generales», número 186-I, Serie A, de 1 de febrero de 1986).

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las nueve y diez minutos de la mañana.

Toma en consideración de proposiciones de ley 12433

Página

Del Grupo Mixto sobre derogación de la Ley Orgánica 9/84, de 26 de diciembre, contra la actuación de bandas armadas y elementos terroristas y de desarrollo del artículo 55.2 de la Constitución 12433

En defensa de la proposición de ley interviene el señor Bandrés Molet, recordando que no es la primera vez que hace

uso de la palabra para solicitar la derogación de la conocida popularmente como Ley Antiterrorista. Aclara que no se trata de una obsesión suya, sino de una fidelidad a convicciones personales sentidas muy hondamente y al cumplimiento de un programa de partido que tiene la vocación de defensa sin concesiones de los derechos humanos. Expone seguidamente su posición sobre el fenómeno antiterrorista, señalando su creencia firme de que cualquier objetivo político es perfectamente defendible, pero siempre, naturalmente, a través del razonamiento, ya que si se trata de imponer por la fuerza y con las armas en la mano el pensamiento de grupos minoritarios, su postura tiene que ser radicalmente condenatoria, debiendo, en consecuencia, recaer sobre tales actitudes, cuando constituyan delito, el peso de la ley. No obstante, frente al viejo axioma que dice: «Ninguna libertad para el liberticida», máxima que inspira todo el articulado de la Ley citada, su filosofía es que también al liberticida hay que reconocerle derechos en una sociedad democrática.

Se refiere después al contenido de la ley, que ya ha explicado muchas veces, manifestando que algunos de sus preceptos son, a su juicio, frontalmente contrarios a derechos constitucionales no susceptibles de suspensión. Tal hecho ha dado lugar a que ni una sola opinión favorable a aquélla se haya pronunciado en el ámbito de la doctrina penal contemporánea. Tampoco parece necesario recordar que un buen número de Diputados impugnaron abiertamente la constitucionalidad de la Ley, por ejemplo, en relación con su artículo 21, contrario a diversos preceptos de la norma constitucional. Se pregunta por qué traer de nuevo el tema de la Ley Antiterrorista, que ya es vieja y de la que se ha hablado mucho, contestando que un Diputado consciente de sus obligaciones debe estar atento a los hechos de cada día, y entre éstos está la detención de una persona, al amparo de la mencionada norma, el día 26 de noviembre de 1985, persona que aparece esposada y ahogada el día 15 de diciembre último en las aguas del río Bidasoa. Serán los tribunales los que en su día digan, si pueden, lo que pasó entre las fechas anteriormente citadas, y en ello no va, por tanto, a entrar. Lo que sí tiene que decir, en cambio, es que tal suceso se produjo porque en el país estaba y está en vigor la Ley Antiterrorista, al amparo de la cual ocurren también los sucesos terribles de Almería y han muerto Joseba Arregui y Zabala. Para evitar que casos semejantes puedan repetirse, es por lo que solicita la derogación de aquella norma legal. Insiste en que muchas gentes importantes comparten la opinión de que la Ley en cuestión es anticonstitucional en muchos de sus artículos y, desde el punto de vista de la ética, se ratifica personalmente en pronunciamientos anteriores acerca de que dicha Ley conduce a la tortura, cuando no la estimula y provoca. Ciertamente no siempre se acreditan todas las denuncias por tortura, pero no debe desconocerse que la tortura es de muy difícil prueba. En todo caso, la prensa revela cada día los hechos y las cosas que ocurren al respecto, citando algunos de ellos. Alude, por último, el señor Bandrés a la existencia de unos límites políticos, y a este respecto, en orden a terminar con el terrorismo, estima que la Ley criticada no sirve para

nada e incluso es negativa desde el punto de vista de la finalidad perseguida. Por consiguiente, también desde este punto de vista, lo acertado es derogar esa Ley y, sobre todo, pasar al Código Penal ordinario el comportamiento terrorista.

En turno en contra interviene, en nombre del Grupo Socialista, el señor Berenguer Fuster. Señala que, como recordaba el propio señor Bandrés, no es la primera vez que éste sostiene las mismas posturas ahora defendidas, repitiendo los mismos argumentos y manteniendo su opinión contraria a la existencia de ese tipo de legislación. Quiere, en primer lugar, hacer reconocimiento, por considerarlo de justicia, a la posición del señor Bandrés y de su formación política por los esfuerzos que vienen realizando en aras a la pacificación del País Vasco y el restablecimiento pleno de la convivencia pacífica en aquel territorio. Sin embargo, habrá de convenir el Diputado del Grupo Mixto que tampoco existen razones para que el Grupo Socialista varíe las posiciones mantenidas anteriormente. No es cuestión de repetir los amplios debates habidos en la Cámara acerca de la oportunidad de la legislación antiterrorista ni de hacer un balance de la aplicación y eficacia de esa ley, máxime cuando ésta prevé los mecanismos para analizar la aplicación de la misma y el control parlamentario a través de comparecencias trimestrales del Ministro del Interior en las Cámaras legislativas. Si debe recordarse, no obstante, que determinados preceptos de la ley no están llamados, en principio, a tener una vigencia prolongada en el tiempo, toda vez que limitan ésta a un periodo de dos años. Será al cumplirse dicho plazo cuando deba desarrollarse un debate en profundidad para realizar el balance correspondiente y ver, en su caso, el grado de eficacia en la aplicación de unos preceptos destinados a la lucha contra la lacra del terrorismo y la actuación de las bandas armadas, lacra que los tribunales franceses acaban de calificar como asociación de malhechores. En ese momento habrá ocasión de comprobar si es oportuno mantener la vigencia de una legislación de este tipo, no por capricho, por supuesto, de ningún Grupo político, sino porque las causas que hacen necesaria su existencia no han desaparecido. Desde luego, el Grupo Socialista, y sin duda la totalidad de los Grupos y Diputados individuales de la Cámara, desearían fervientemente que no fuese necesaria la prórroga de esa legislación, porque ello significaría que las causas a que ha aludido habrían desaparecido. Sin embargo, en el presente momento pregunta a la Cámara si cree que las circunstancias que promovieron la presentación del proyecto de ley han variado en grado suficiente como para apoyar la derogación de los preceptos impugnados. Debe reconocerse la existencia de progresos evidentes, gracias precisamente a la aplicación de esa Ley, pero todos son conscientes de que se trata de una lucha dilatada en el tiempo y que las repetidas causas no han desaparecido plenamente. De ahí que no concurren todavía las circunstancias que hagan aconsejable la derogación de la legislación vigente. No va a entrar a debatir de nuevo argumentos ampliamente repetidos en relación con la necesidad o no de una ley

gislación antiterrorista. Únicamente se va a limitar a señalar que otros países que también han sufrido esa lacra han dispuesto de una legislación especial, que ha sido necesaria y eficaz en su aplicación. Tampoco va a entrar en debates acerca de la desviación o abusos de poder a que se ha referido el señor Bandrés, ya que, aun admitiendo hipotéticamente que tales hechos se hubieran producido, en el conjunto de la legislación española se han puesto los remedios para evitarlos y, en su caso, castigar a los culpables. En la misma ley cuya derogación se pretende se establecen los sistemas para evitar que se produzcan abusos y existe, por supuesto, la intervención judicial, además del control parlamentario.

En cuanto a que no existan opiniones favorables a la ley cuya derogación se pretende, tiene que recordar al señor Bandrés que, no más lejos de esta Cámara, por encima del 90 por ciento de sus miembros están a favor de aquella, al darle su voto positivo por considerarla un instrumento necesario para la lucha contra el terrorismo.

En turno de réplica interviene el señor Bandrés Molet y duplica el señor Berenguer Fuster.

Para fijación de posiciones interviene, en nombre del Grupo Popular, el señor Ruiz Gallardón, anunciando el voto en contra de la toma en consideración de la proposición de ley debatida. En relación con determinadas críticas del señor Bandrés a la legislación antiterrorista, califica a ésta de manca, en cuanto que le faltan determinados instrumentos que impidan un uso torticero de la misma, y no precisamente por los servidores de las Fuerzas de Orden Público, sino en contra de esos mismos servidores. Alude al hecho de que se sigan produciendo día a día denuncias que luego resultan falsas, preguntándose por qué el Ministerio Fiscal no hace uso del derecho y obligación que le confiere la legislación vigente en orden a la persecución de los posibles delitos de calumnias, injurias y acusaciones o denuncias falsas. En este orden de cosas, entiende que el proponente se ha olvidado intencionadamente de la defensa de esos servidores del orden público. Por lo demás, no se va a extender en la defensa de una legislación que todos consideran indispensable.

Sometida a votación, es rechazada la toma en consideración de la proposición de ley debatida por 10 votos a favor, 181 en contra y nueve abstenciones.

Página

Proposición de ley del Grupo Popular sobre protección de menores 12441

En defensa de la proposición de ley interviene, en nombre del Grupo Popular, el señor Sanabria Escudero, señalando que pretende la puesta en práctica del artículo 39.3 de la Constitución, según el cual los menores tienen derecho a exigir del Estado la normativa en la que se protejan sus derechos humanos. Ante la falta de iniciativa de otros Grupos Parlamentarios, el Popular presenta esta proposición de ley en la casi seguridad de que el Grupo mayoritario de la Cámara apoyará su toma en consideración. Expone el contenido de la propuesta presentada, cuyas líneas generales son las de intentar introducir en el ordenamien-

to español la figura de un juez de carrera para vigilar el cumplimiento de los derechos de los menores y la adecuación de las medidas adoptadas, así como la posibilidad de su revisión. Se pretende, por otra parte, que el Tribunal Tutelar de Menores no constituya una jurisdicción especial y sí una jurisdicción ordinaria sometida al Consejo General del Poder Judicial.

Considera absolutamente necesaria la ley pedida, a la vista de una serie de circunstancias de todos conocidas, como son, por ejemplo, que los actuales tribunales tutelares de menores están integrados por jueces que no son de carrera y, a pesar de su mejor voluntad, no disponen de ningún medio material ni económico, ni cuentan con ninguna colaboración para ser eficaces. Además, estos tribunales se crean en 1948 y a partir de dicha fecha evidentemente han existido cambios profundos en relación con este sector de nuestra población que son los menores. Se han producido cambios legislativos y también cambios profundos en la sociedad que inciden en la formación del menor y obligan a la búsqueda de unos principios tuitivos de los que hoy carecen los menores entre diez y dieciséis años. La ley solicitada, además de necesaria, viene exigida también por el artículo 39.4 de la Constitución y por la misma Ley Orgánica del Poder Judicial, que no permite ya la subsistencia de los tribunales tutelares de menores en su configuración actual.

En turno de fijación de posiciones interviene, en nombre del Grupo Socialista, el señor Moya Milanés. Anuncia el voto negativo del Grupo Socialista a la proposición debatida, y no porque estén en desacuerdo total con su filosofía y contenido, ya que evidentemente han existido unos cambios en la legislación sobre protección de menores y también en la sociedad que, como ha dicho el señor Sanabria, hacen precisa la modificación de una legislación proveniente de 1948 y hoy totalmente obsoleta. Frente a la legislación paternalista y represiva anterior está la declaración tuitiva respecto de los menores, contenida en el artículo 39.4 de la Constitución, que aconseja y obliga a una reforma de la legislación de menores. Compartiendo, por tanto, la filosofía y hasta las líneas maestras de la proposición de ley, que es en gran medida aprovechable, salvando algunos defectos técnicos o lagunas de la misma, hasta el punto de considerarla en gran parte copia de un anteproyecto provisional del Ministerio de Justicia, publicado en el año 1985, justifica el voto negativo del Grupo Socialista en el hecho de que tal copia, en primer lugar, no ha sido del todo acertada y, en segundo lugar, por no considerar correcta la técnica empleada de adelantarse e intentar sustituir al Gobierno cuando éste tiene establecido por ley un plazo fijo, aún no concluido, para presentar el proyecto de ley correspondiente. El Gobierno tiene en fase muy avanzada la elaboración definitiva de ese proyecto de ley y, cumpliendo su obligación, lo presentará dentro del plazo concedido al efecto por la Ley Orgánica del Poder Judicial.

Replica el señor Sanabria Escudero y duplica el señor Moya Milanés.

Sometida a votación, es rechazada la toma en consideración

de la proposición de ley por 22 votos a favor, 152 en contra y 11 abstenciones.

En turno de explicación de voto interviene, en nombre del Grupo Centrista, el señor Mardones Sevilla, para manifestar que su Grupo ha prestado el apoyo a la proposición de ley del Grupo Popular, en primer lugar por razón de necesidad jurídica, al venir impuesta por el texto constitucional, y, en segundo lugar, porque la filosofía y el planteamiento de la proposición responde a unos principios que suscribe plenamente el Grupo Centrista. Ante la necesidad de disponer de una legislación moderna y avanzada que responda a los mandatos constitucionales y acerca de la cual parecen estar de acuerdo los dos Grupos mayoritarios de la Cámara, muestra su sorpresa por el rechazo de la proposición, justificado, al parecer, en aspectos fundamentalmente formales o procedimentales.

Página

Debate sobre el dictamen de Comisión acerca del Plan General de Carreteras 1984-1991 . . . 12446

El señor Vicepresidente (Torres Boursault) informa a la Cámara acerca del procedimiento a seguir en el debate sobre el mencionado Plan.

En nombre del Gobierno interviene el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela). Recuerda que en su intervención del pasado día 5 de marzo, en la Comisión correspondiente, expuso ya básicamente las líneas del Plan sometido a la Cámara. Esta planificación constituye uno de los grandes principios rectores en la política del MOPU, fundamentalmente inversor, debiendo contemplarse las actuaciones a medio y largo plazo. Con ello se evitan actuaciones sectoriales inconexas y cualquier falta de transparencia en las actuaciones del Departamento.

En relación, concretamente, con el Plan General de Carreteras, en 20 de octubre de 1983, se presenta un documento de avance ante la Comisión correspondiente de la Cámara. Esta planificación en carreteras ha permitido una integración en las previsiones inversoras del Gobierno y como tal ha quedado incorporada en el programa económico a medio plazo elaborado por el Ministerio de Economía y Hacienda. Junto a esas razones generales, que por sí solas justificarían la planificación viaria, existen otras directamente ligadas con la peculiaridad del sector. Dado que la carretera es una competencia compartida entre la Administración central y la autonómica, la adecuada coordinación de actuaciones entre ambas Administraciones pasa por la existencia de planes aprobados como expresión de los compromisos adquiridos, lo que permitirá optimizar y compatibilizar el conjunto de las actuaciones propuestas y su ejecución con unos calendarios adecuados. Tal forma de actuar será claramente beneficiosa para la mejora de la red de carreteras y consecuente con el proceso de transferencias realizado. Se evitarán así disfuncionalidades que podrían distorsionar la imagen del conjunto de la red, percibida por el usuario como un todo armónico, independientemente de su titularidad.

Agrega el señor Ministro que la elaboración de planes

como el de carreteras constituye un primer e importante paso en el discurrir de la planificación integral del transporte. El Plan que hoy se presenta afecta a más de 20.000 kilómetros a cargo de la Administración central y sus grandes directrices pueden concretarse en la dotación de las carreteras necesarias, asegurando al mismo tiempo su calidad, contribuir a la consecución de un mayor equilibrio territorial y social, gestionar y planificar la red estatal con criterios económicos, aprovechando al máximo la infraestructura existente, y eliminando de incertidumbres mediante la existencia de un programa de actuaciones que favorezca la recuperación de la actividad económica. Acordes con estas directrices se elaboraron las propuestas de actuaciones, en cuyo proceso estuvo presente la Cámara a través de múltiples intervenciones parlamentarias. Se ha prestado también especial atención a la coordinación con las Comunidades Autónomas, de manera que puede decirse que hoy son prácticamente inexistentes los temas de conflicto o disparidad.

A continuación expone el señor Ministro el contenido del Plan General de Carreteras a desarrollar en dos fases de cuatro años cada una, que culmina en el año 1991, comprendiendo los programas de autovías, de acondicionamiento, reposición y conservación, y de actuaciones en medio urbano, programas respecto de los que expone las características fundamentales de cada uno de ellos. El conjunto de estos programas supone planificar unas inversiones en los ocho años que comprenden del orden de 800.000 millones de pesetas, cuya financiación está prevista con cargo a las partidas presupuestarias ordinarias. Finalizadas las actuaciones, nuestra red estatal estará constituida por unas carreteras mejoradas y modernizadas, que coadyuvarán decisivamente en el óptimo funcionamiento del sistema de transportes. La planificación prevista no se configura, por otra parte, como un instrumento rígido, sino como una acción continua e integrada en las prácticas habituales de gestión, permitiendo su adaptación en cada caso a los nuevos datos que la realidad aporte.

En nombre del Grupo Centrista interviene el señor Ortiz González para defender las cuatro propuestas de resolución que tiene presentadas y que no fueron incorporadas al dictamen de la Comisión. Comienza afirmando que la segura aprobación del Plan General de Carreteras constituye un hecho del que debe congratularse todo Grupo político responsable, al no comportar elementos de disparidad o confrontación, más propios de otros temas de apriencia más espectacular, como los que han estado llenando las páginas de los periódicos en las últimas semanas. Respecto al Plan de Carreteras que se debate, anuncia el apoyo de su Grupo Parlamentario al mismo, a pesar de considerarlo como un mínimo deseable y, desde luego, perfectible. Critica, por ejemplo, el hecho de que el Plan se descomponga en dos fases, la primera de las cuales ha transcurrido ya en sus tres cuartas partes. El Plan no se presenta, por otro lado, en un marco de referencia más amplio y seguro, olvidando quizá que el transporte terrestre, y en concreto la carretera, es una vía de comunica-

ción importante, pero no única. No disponer, en consecuencia, de un Plan General de Transportes supone cierto riesgo en los planteamientos, ya que impide conocer qué papel se asigna a cada medio. Construir carreteras y mejorarlas naturalmente siempre es bueno, pero sin un previo Plan de Transportes es bastante difícil asignar prioridades a cada uno de los modos que compiten en ese mercado del transporte.

Por lo anteriormente expuesto y otras razones, presentan unas propuestas de resolución instando al Gobierno a la elaboración, en el plazo de un año, del mencionado Plan General de Transportes al que se acomode el Plan General de Carreteras y cualquier otro relacionado con aquél. La segunda propuesta de resolución se refiere al cumplimiento de las previsiones presupuestarias hasta el año 1991. La tercera propuesta trata del tema capital de la eliminación de las autopistas y su sustitución por las autovías, que evidentemente no se corresponden con las vías rápidas de la Europa comunitaria a la que nos hemos incorporado, calificando de forma totalmente negativa la eliminación de las autopistas del Plan General de Carreteras que se debate. Por último, formula una propuesta orientada a dar satisfacción a la preocupación existente por las vías de comunicación entre España y Portugal, en toda su extensión territorial.

Concluye el señor Ortiz González solicitando el voto favorable a las propuestas de resolución presentadas por su Grupo Parlamentario.

En nombre del Grupo Vasco (PNV), el señor Echeberría Monteberría comienza reconociendo el esfuerzo importante de planificación y racionalización que significa el Plan General de Carreteras presentado a la Cámara, para, a continuación, centrarse en la defensa de las tres propuestas de resolución presentadas por su Grupo Parlamentario. La primera de ellas se refiere al programa de autovías previsto en el Plan, pensando que el mismo no es razón suficiente para eliminar las posibles autopistas que pudieran construirse. Entiende que no procede hablar tajantemente de la inviabilidad de las autopistas y que debe dejarse, en su caso, al futuro decidir si verdaderamente todas ellas son inviables o no.

La segunda propuesta de resolución se refiere a las comunicaciones de España con el resto de Europa, pensando que el tratamiento del Plan a este respecto es razonable, pero puede ser insuficiente. Sin entrar en quién va a financiar las obras, considera que el Plan debe contemplar una coordinación con las Comunidades Autónomas afectadas, de manera que no se ignoren las actuaciones que puedan darse en el futuro para unirnos con el resto de Europa.

Finalmente, presenta una propuesta de resolución en relación con la planificación del itinerario Madrid-Zaragoza, de manera que se pueda permitir la conversión del mismo en una vía con las características de autopista para que Madrid quede conectada con el resto de las capitales europeas por una red de autopistas. Entiende que esta previsión es lógica, pero también parcial, por insuficiente, al ignorarse que el mayor tráfico en ese sentido está en el eje

Madrid-Burgos. De ahí que solicite también la incorporación de este itinerario como vía lógica de acceso a Europa.

En representación del Grupo Minoría Catalana, el señor Molins i Amat expone que, a su juicio, el Plan tiene dos carencias fundamentales. En primer lugar, más que una planificación global y verdadera es la suma de determinadas actuaciones que el Ministerio tiene previstas; en segundo lugar, tiene sus dudas de que el Plan pueda contribuir a un mayor equilibrio social y territorial. Estima que esta última debería ser una de las pretensiones de cualquier plan, pero tiene sus dudas de que en el presente caso tal contribución se realice. Así, por ejemplo, se hacen afirmaciones sobre la inviabilidad en la continuidad del programa de autopistas en régimen de concesión, cuando, aun reconociendo los fracasos evidentes que han existido sobre el particular, no es menos evidente que tales fracasos no deben llevar a generalizar, como ahora se propone, en contra de la construcción de nuevas autopistas. El mejor apoyo de su postura lo encuentra en la importancia teórica que se atribuye a esas vías de comunicación para nuestra unión con Europa, que luego no se corresponde con las actuaciones concretas planificadas en el Plan de Carreteras. Muchas de las propuestas de Minoría Catalana van dirigidas a este tipo de comunicaciones que no reciben, a su juicio, el adecuado tratamiento en el Plan presentado, sobre todo respecto a lo que denomina «eje pirenaico». Asimismo, sugiere que se contemple el problema que presenta la red arterial de Barcelona, que por la cuantía de sus inversiones requiere una coordinación entre los organismos locales y el Ministerio de Obras Públicas, sobre todo de cara a la posibilidad de que Barcelona sea nombrada como ciudad olímpica para el año 1992.

En nombre del Grupo Popular, y para fijación de posiciones, interviene el señor Siso Cruellas. Expone que su Grupo está de acuerdo con cualquier acción que suponga una mejora de la infraestructura actual, y este Plan en conjunto supone, en principio, tal mejora. Sin embargo, aun reconociendo la importancia de este sector concreto dentro del más amplio del transporte en general, no puede por menos que resaltar la necesidad de un planteamiento conjunto de todo este sector en aras a establecer la indispensable coordinación. Incluso restringiendo el examen al Plan de Carreteras, estima que éste debería ser más ambicioso del que se presenta a la Cámara, de cara a atender las demandas de los usuarios. Entiende, en suma, que más que ante un verdadero documento de planificación se hallan ante un simple programa de intención de inversiones. Analiza después algunos aspectos de este Plan de Carreteras, comenzando por afirmar que las vías definidas como autovías son simplemente desdoblamientos de calzadas, con la consiguiente reducción en las inversiones correspondientes. Tampoco se han tenido en cuenta las consecuencias derivadas de nuestra integración en la Comunidad Económica Europea ni el deficiente estado de nuestra red, todo lo cual contribuirá a agravar los efectos negativos sobre nuestra economía derivados del déficit de infraestructura existente. Para paliar nuestra situación deficitaria, deberían igualmente incrementarse las inversio-

Proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres 12462

nes para conservación de nuestras carreteras, intentando acercarlas al índice de calidad de las carreteras de la Europa occidental. Se ha dejado, además, a Madrid junto con Lisboa como únicas capitales de Europa occidental sin enlace con las restantes capitales mediante autopistas, incidiendo también negativamente sobre el ahorro de costes para nuestro transporte por carretera. Concluye manifestando el señor Sisó que hubiera sido más correcto redactar, en primer término, una Ley de Carreteras y, a continuación, el Plan General de Carreteras.

En nombre del Grupo Socialista, el señor Sáenz Lorenzo expresa el apoyo de su Grupo al Plan de Carreteras formulado por el Gobierno, así como a las resoluciones aprobadas por unanimidad en la Comisión. Seguidamente expone el criterio de su Grupo Parlamentario en relación con las demás resoluciones defendidas ante el Pleno por diversos Grupos Parlamentarios, resaltando sobre el particular la necesidad de que exista un criterio planificador en materia de carreteras, huyendo, desde luego, de actuaciones aisladas y presiones localistas que no suelen atender precisamente a la necesidad de la demanda de mayor tráfico. El Plan presentado justamente tiende a abordar simultáneamente los dos grandes objetivos perseguidos, como son: atender, de una parte, a la demanda y necesidades del país y, de otra, el necesario equilibrio territorial, objetivos que, en su opinión, se consiguen. Agrega que el Plan de Carreteras es el primero que se presenta en veinticinco años, lo que es motivo para que sea saludado con alegría, y más cuando el mismo es muy positivo para las comunicaciones en nuestro país. Ciertamente que, como dice el refrán, lo mejor es muchas veces enemigo de lo bueno y, en este sentido, no niega que el Plan es perfectible. Precisamente a ello tiende la previsión de su corrección, atendiendo a las circunstancias que sobrevengan en cada momento.

Respecto a las manifestaciones de diversos representantes de los Grupos Parlamentarios sobre la conveniencia de no cerrar las posibilidades de las autopistas, entiende que se afronta la necesidad de estas vías rápidas con realismo y eficacia. Destaca igualmente algunos otros de los aspectos más relevantes del Plan de Carreteras, para concluir manifestando que la posición del Grupo Socialista será desfavorable a la mayor parte de las propuestas de resolución que se van a votar a continuación.

Nuevamente hace uso de la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela) y en turno de réplica interviene el señor Ortiz González, contestándole de nuevo el señor Ministro de Obras Públicas.

A continuación se procede a las votaciones de las diversas propuestas de resolución presentadas por los Grupos Parlamentarios, así como al dictamen de la Comisión, que es aprobado por 212 votos a favor, seis en contra y uno nulo.

Debate de totalidad sobre iniciativas legislativas 12462

El señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez) presenta, en nombre del Gobierno, el proyecto de ley, señalando que el mismo representará una vez aprobado por la Cámara, la ruptura con la anacrónica situación en que se ha venido moviendo el transporte terrestre en su conjunto y más significativamente el transporte por carretera desde su ya lejana legislación proveniente del año 1947. Los drásticos cambios sociológicos y económicos operados desde entonces hacían ineludible y urgente la necesidad de su renovación. A dichas circunstancias se añaden ahora otras de carácter político derivadas del nuevo régimen constitucional y la organización territorial del Estado, así como nuestra integración en la Comunidad Económica Europea, que hacen auténticamente inaplazable la renovación emprendida.

Expone a continuación el señor Ministro las características fundamentales del proyecto presentado a la Cámara, en el que se contempla un mecanismo participativo del conjunto de los agentes sociales que operan en el sector y de todas las Administraciones públicas competentes, al mismo tiempo que se realiza una adaptación a las directrices de la Comunidad Económica Europea en la que acabamos de integrarnos. Obviamente, el proyecto de ley, como no podía ser menos, nace plenamente adaptado al estado autonómico y no duda que el mismo tendrá gran importancia para la correcta y adecuada coordinación en materia de transportes terrestres entre las distintas Administraciones públicas. Asimismo, la nueva ley viene a representar la adaptación de nuestro marco jurídico al de las Comunidades Europeas, superando el confusiónismo que tradicionalmente ha venido operando en nuestro marco legislativo, especialmente en relación con la profesión del empresario de transportes. El proyecto va a permitir también acabar con muchas prácticas irregulares que tradicionalmente venían dándose en el sector, llegando a una homogeneidad y armonización de las condiciones de concurrencia entre las empresas, lo que, al mismo tiempo, va a permitir una mayor clarificación de los mercados en la línea política mantenida en los últimos años. El proyecto contempla igualmente, y de manera lógica, el transporte de viajeros por carretera y los transportes turísticos contratados por las agencias de viajes, al igual que el tema del transporte ferroviario, donde el proyecto supone la modificación de las ya centenarias leyes ferroviarias, adaptándolas a la realidad actual.

En definitiva, el proyecto de ley supone una ruptura total con el modelo de funcionamiento de los transportes terrestres en los últimos cuarenta años, sentando unas bases más flexibles en el funcionamiento del sector y confiando más en la capacidad gerencial de las empresas. El planteamiento que se sigue es el del ejercicio de la libre competencia dentro de un marco legal plenamente adaptado a los tiempos actuales, donde el papel de la Administración se reserva al elemental de hacer cumplir a todos las reglas

de juego para evitar ventajas basadas en competencias desleales.

En defensa de la enmienda de totalidad y devolución del Grupo Popular interviene el señor Trillo y López-Mancisidor, señalando que es lamentable que el Gobierno no haya tenido el valor suficiente para afrontar el problema del transporte en España con carácter integral ni haya hecho prácticamente nada para cumplir en este tema su programa legislativo. Añade que no tendremos una auténtica política de transportes mientras éste siga dividido entre varios Ministerios y mientras los parches que se le están poniendo, como sucede con el presente proyecto de ley, tengan una gestación tan prolongada y accidentada que hacen temer por su misma supervivencia. Relaciona también una serie de circunstancias que concurren en el mercado del transporte y que el señor Ministro, como todos, sabe muy bien que se están considerando en Europa, pero que, desgraciadamente, en muchos casos brillan por su ausencia en el proyecto de ley que ahora contemplan. No cabe duda de que España, miembro de la Comunidad Económica Europea, debe alinearse clara y decididamente en favor de las normas de las Comunidades y en este sentido estima que se pierde una oportunidad excepcional para afrontar los problemas que afectan al sector del transporte. Analiza a continuación diversos aspectos del proyecto de ley debatido, calificando su texto de farragoso, confuso, reiterativo, texto que, en su opinión, plantea, además, un posible grado de intervencionismo aún mayor que el de la Ley del 47, al dejar en manos de la Administración una enorme discrecionalidad que coloca a las empresas transportistas a merced de aquélla, que tiene facultades prácticamente para todo:

Sin embargo, atendiendo a ofrecimientos formulados por el señor Ministro en su anterior intervención, retira la enmienda de totalidad presentada, esperando que, a través de la colaboración que suponen las 800 enmiendas parciales presentadas al proyecto de ley, se consiga hacer una ley, no sólo mejor que la presentada por el Gobierno, sino lo mínimamente buena que se merece.

En defensa de las enmiendas de totalidad y devolución del Grupo de Minorta Catalana interviene el señor Xicoy Bassegoda, señalando que el Gobierno no ha estado acertado al presentar este proyecto de ley, ya que, a su juicio, adolece de graves defectos que justifican la presentación de las enmiendas de totalidad que ahora se discuten. Existen razones de inoportunidad, pero también discrepancias sobre los principios y el espíritu del proyecto de ley, fundamentos suficientes para justificar las enmiendas de totalidad aludidas. Su Grupo Parlamentario tiene también serias reservas acerca de la constitucionalidad del proyecto de ley, pero retira, no obstante, las enmiendas de totalidad atendiendo a las buenas intenciones expresadas por el señor Ministro para llegar a consensos en posteriores trámites parlamentarios, de manera que se consiga hacer una ley aceptable para todos.

En turno en contra de las enmiendas de totalidad interviene, en nombre del Grupo Socialista, el señor Abejón Adámez, agradeciendo la retirada de aquellas enmiendas por

los anteriores intervinientes en aras a que en el posterior trámite parlamentario se puedan acercar las posiciones y tener en cuenta muchas de las enmiendas parciales presentadas para el perfeccionamiento del texto enviado por el Gobierno. También el Grupo Socialista ha contribuido a ese elenco de enmiendas con numerosas propuestas de perfeccionamiento o de detalle.

A continuación hace diversos comentarios sobre la opinión que merece al Grupo Socialista el proyecto del Gobierno y la necesidad de proceder a la modificación de leyes con muchos años de vigencia, que requieran de un esfuerzo de modernización para su adecuación a la realidad de los tiempos actuales. Insiste en que hay razones que hacen absolutamente necesaria y oportuna la ley presentada por el Gobierno, entre las que está la problemática por la que ha atravesado el sector del transporte y la necesidad de afrontar el tema para evitar más tarde dramáticos inconvenientes para la economía nacional, para la sociedad española y, por supuesto, para el propio desarrollo del sector.

El Grupo Socialista expresa, por último, su deseo de acelerar los trámites parlamentarios para la aprobación de la ley, todo ello dentro de un espíritu de máximo diálogo y tolerancia, para conseguir un texto legal que pueda servir de marco al desarrollo de la actividad del transporte.

Se levanta la sesión a la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las nueve y diez minutos de la mañana.

TOMA EN CONSIDERACION DE PROPOSICIONES DE LEY:

— DEL GRUPO MIXTO SOBRE DEROGACION DE LA LEY ORGANICA 9/84, DE 26 DE DICIEMBRE, CONTRA LA ACTUACION DE BANDAS ARMADAS Y ELEMENTOS TERRORISTAS Y DE DESARROLLO DEL ARTICULO 55.2 DE LA CONSTITUCION.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Se reanuda la sesión.

Toma en consideración de proposiciones de ley. Proposición de ley, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre derogación de la Ley Orgánica 9/84, de 26 de diciembre. Para su defensa tiene la palabra el señor Bandrés.

El señor BANDRES MOLET: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, no es la primera vez que SS. SS. me ven en este mismo lugar defendiendo lo que voy a defender, es decir, la derogación, o la no aprobación, en su caso, de la llamada popularmente Ley antiterrorista.

Las sucesivas versiones de esta misma Ley, los debates de totalidad, la discusión de su articulado, alguna preten-

sión idéntica a la que ahora me trae a la tribuna, es decir, la abrogación de la Ley con ocasión de la muerte de Arregui después de su paso por la Dirección General de Seguridad, me han traído a esta tribuna a pedir lo mismo que hoy pido a sus señorías. No es una obsesión de este Diputado que tiene el honor de dirigirles esta mañana la palabra, quiero dejar muy claro que se trata de una fidelidad a convicciones personales sentidas muy hondamente, pero también al cumplimiento de un programa de Partido.

En el segundo congreso de Euskadiko Ezkerra, cuando se trataba de definir nuestro propio Partido, una de las características era la siguiente: Somos un Partido con una vocación reconocida por la defensa sin concesiones de los derechos humanos —decíamos allí— aquí, en Euskadi, en el Estado y en cualquier lugar del mundo donde se violen. Creemos que el derecho a la vida y a la integridad física de las personas están en la base de todos los demás derechos, y creemos en el derecho de los pueblos a defenderse de la agresión cuando estos derechos humanos primarios no se respetan.

No es, pues, señores Diputados, una obsesión. Pero, antes de ofrecer mi opinión sobre la Ley antiterrorista, que me lleva a la obligación moral de pedir su derogación, quiero exponer también aquí, para que no falte nada, nuestra posición sobre el fenómeno terrorista.

Señores Diputados, creo firmemente que cualquier objetivo político es perfectamente defendible; que propugnar, por ejemplo, la autodeterminación, la independencia de Euskadi o de cualquier otra parte del territorio del Estado es esencialmente lícita; que postular la abolición, por ejemplo, de la propiedad privada de los medios de producción es esencialmente lícito; que proponer, por ejemplo, la modificación de la forma de Estado es esencialmente lícito, y permitir la defensa de tales objetivos está en la base precisamente del sistema democrático. El respeto a la Constitución es absolutamente conciliable con la voluntad de modificarla, y así debe entenderse, por ejemplo, mi propia promesa de acatamiento a la Constitución, prestada aquí mismo de modo sincero y en ocasión solemne. Pero, si personas o grupos combaten con las armas en la mano, y no con la palabra, el propio marco político aprobado por la mayoría del pueblo y desean imponer por la fuerza, y no con el razonamiento, su propio pensamiento minoritario, nuestro juicio, señores Diputados, es radicalmente condenatorio, nuestra reprobación es absoluta y, en consecuencia, sobre tales actitudes entendemos que debe caer el peso de la ley cuando constituyan delito.

Por eso me adelanto a alguna observación que seguramente luego se me hará en el sentido de que el terrorismo persiste, el terrorismo está presente, el terrorismo golpea la democracia. Quizá alguien se atreva incluso a decir: es que en estos momentos un industrial vasco se encuentra secuestrado. Es verdad y lo lamentamos. Esto es una cosa y otra lo que yo voy a pedir. Una cosa es entender todo lo que yo he dicho hasta ahora y otra profesar esa peligrosa doctrina contenida en el viejo axioma: ninguna libertad para el liberticida; máxima que, desgracia-

damente, inspira todo el articulado de esta Ley a lo largo y a lo ancho de la misma y, además, filosofía que subyace en casi todos los discursos de quienes defienden la necesidad de esta Ley. Frente a ellos yo digo: al liberticida también hay que reconocerle derechos en una sociedad democrática.

Habría que recordar, aunque brevemente, porque es un asunto tantas veces explicado, el contenido de esta Ley. Veán algunas de las cosas que contiene. Esta Ley se aplica automáticamente por la propia policía, y tiene una intervención judicial «a posteriori»; la detención se prolonga hasta durante diez días y la incomunicación del detenido se produce sin obligación de comunicar a los familiares las causas de la detención y el lugar donde se encuentra el detenido. Cuando nos referimos a otros países nosotros llamamos a esto desaparición. Con arreglo a esta Ley, durante diez días la familia no tiene derecho a saber dónde está la persona detenida. Esto es una desaparición, en términos sociológicos.

La sumisión de los procedimientos a una jurisdicción especializada situada en Madrid, con claro quebrantamiento del principio del derecho al juez del lugar y del principio de inmediación, propios del Derecho penal; la prohibición de la asistencia de letrado de libre elección del detenido; la asistencia, en todo caso, del abogado de oficio después de la práctica real del interrogatorio, a los meros efectos formales de asistir a la firma de la declaración y no a la propia declaración; la atribución de la jurisdicción del procedimiento del «habeas corpus» al propio Juez Central de Instrucción que ha ratificado la detención y ha acordado su prórroga y la incomunicación; la posibilidad de la práctica de registros domiciliarios sin mandamiento judicial; la posibilidad de hacer desaparecer un determinado medio de comunicación si así se lo impone el propio Ejecutivo, a través de la función del ministerio fiscal, que se impone a la decisión judicial, etcétera, no hace falta seguir hablando; todos ustedes, señores Diputados conocen el contenido de esta Ley. Algunos de sus preceptos son, a mi juicio, frontalmente contrarios a derechos constitucionales no susceptibles de suspensión, a tenor del propio artículo 55.2 de la Constitución, y en algunos artículos la inconstitucionalidad golpea, por lo menos, los límites de la Constitución.

No voy a referirme a la doctrina. Ni una sola opinión favorable a esta Ley he encontrado en la doctrina penal contemporánea, en la que tenemos en estos momentos; ni un solo seminario de Derecho Penal, ni la Facultad de Derecho Penal, ni un departamento de nuestras Universidades ha dicho que ésta sea una buena Ley, ni siquiera, como luego veremos, desde la perspectiva política.

Quiero recordar aquí que un buen número de Diputados impugnaron abiertamente la constitucionalidad de esta Ley, por ejemplo en el artículo 21, que es el que, a través del Ejecutivo y siguiendo la vía del ministerio fiscal, se impone a la decisión del juez (y lo conocen muy bien SS. SS.); artículo contrario al artículo 20 de la Constitución: derecho a la libertad de expresión, derecho de comunicar y recibir libremente información; invasión de las facultades de los jueces contrario a los artículos 24 y

117.3 de la Constitución; precepto que ignora el artículo 5.º del Estatuto del ministerio fiscal y que vulnera varios preceptos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. En este punto concreto, no en toda la Ley, estábamos de acuerdo, no solamente aquellos que estuvimos siempre en contra de la totalidad de esta Ley, como el Partido Nacionalista Vasco, y, dentro del Grupo Mixto, el Partido Comunista, Euskadiko Ezquerria y Esquerria Republicana de Cataluña, sino que los propios señores Ruiz Gallardón y Trias de Bes (y me remito al «Diario de Sesiones» del Congreso) consumieron turnos diciendo lo mismo que yo digo, bien es cierto que referido a un artículo en concreto. La doctrina es unánime, como Del Rosal, Carbonell, Muñoz Conde y otros. Respecto a la inconstitucionalidad de algunos de sus preceptos o de todos ellos ya juzgará, si entra en el fondo, el Tribunal Constitucional, porque, como se sabe, los Parlamentos vasco y catalán han presentado sendos recursos que están pendientes de resolución definitiva.

¿Por qué ahora el Diputado Bandrés nos trae a cuento esta Ley antiterrorista, que es vieja, que ya la discutimos, que está pasada, que ya hemos hablado de ella? Porque un Diputado consciente de sus obligaciones tiene la obligación de estar atento a los hechos de cada día. El día 26 de noviembre de 1985 fue detenida al amparo de esta Ley, una persona, probablemente inocente, y, desde luego, con la presunción de inocencia que la Constitución otorga a todos los ciudadanos, y el día 15 de diciembre del mismo año apareció esposada y ahogada cerca de Endarlaza, en las aguas del río Bidasoa. Este es un suceso lamentable y penoso que está «sub iudice» y los Tribunales dirán un día que pasó, si nos lo pueden decir, en esos terribles días, en esas amargas y oscuras horas transcurridas entre el 26 de noviembre y el 15 de diciembre.

Yo no me voy a meter en ello, pero sí he de decir que eso, señores Diputados, señor Presidente, ocurrió porque en este país estaba y está en vigor una Ley que el pueblo llama Ley antiterrorista. Al amparo de esta Ley ocurrieron los sucesos terribles y vergonzosos de Almería; al amparo de esa Ley murió, después de pasar por la Dirección General de Seguridad, Joseba Arregui; al amparo de esa Ley ha muerto Zabalza. Yo les advierto, y no quiero ser augurio de adversidades, que si esa Ley sigue en vigor, seguiremos teniendo «Almerías», seguiremos teniendo «Zabalzas» y seguiremos teniendo «Arreguis», señores Diputados, y alguien tiene la responsabilidad de que eso pase.

Las leyes en general, y las leyes represivas más particularmente, tienen unos límites, límites que impone el derecho, pero que impone también la ética y que impone la consideración política, si bien la consideración política tiene una estrecha relación y no puede desconectarse de los límites jurídicos y de los límites éticos. Recuerden ustedes la magistral conferencia que nos dio en esta misma casa, no hace mucho tiempo, el profesor Aranguren.

Hemos examinado los límites constitucionales. He dicho que, en mi opinión, compartida por mucha gente importante —mucho más importante que yo—, esta ley es inconstitucional en muchos de sus artículos o que golpea los límites de la Constitución en casi todos ellos; pero eso

nos lo dirá, en todo caso, el Tribunal Constitucional, si se decide a entrar en el fondo de la cuestión.

¿Qué me dicen ustedes de los límites éticos? ¿Qué me dicen ustedes, señores Diputados, del artículo 14 de esta ley? Yo he dicho, aquí mismo y en otros lugares, he escrito, y hoy me ratifico, que esta ley conduce a la tortura, que esta ley estimula la tortura y que esta ley provoca la tortura.

Yo tengo una costumbre, que probablemente ustedes calificarán de mal gusto, que consiste en pedir que me recorten todas las noticias que surgen en la prensa acerca del tema de la tortura. Yo tengo en mis manos un «dossier» importante. Yo sé que la prensa no es el Credo, yo sé que la prensa no es fe pública, pero la prensa revela cada día, con las imperfecciones de la comunicación social, los hechos y las cosas que ocurren.

No les voy a leer todo, pero déjenme que les lea algunas noticias: La Asociación pro Derechos Humanos ha recibido quinientas denuncias por torturas durante este año; el fiscal pide dos meses de arresto mayor y un año de suspensión para cuatro guardias civiles; reconoce a tres guardias que la interrogaron en Inchaurreondo; el juez estima que hay razones para procesar por torturas a policías implicados en el caso Hernani; petición de procesamiento por torturas contra otros veinte agentes; dos guardias civiles llamados ante el juez por supuestas torturas; Juana Goicoechea reconoció a otro presunto torturador. No voy a seguir leyendo.

Creo honradamente, y lo digo aquí porque creo que es mi obligación decirlo, que en España, desgraciadamente, a estas alturas, dentro de Europa, con todo lo que ustedes quieran, que en España, repito, se sigue torturando, y se sigue torturando fundamentalmente porque existe esta ley.

Hace ya muchos años yo tuve una polémica muy fuerte con el portavoz de un Gobierno anterior. Hace pocos días, en una conversación por teléfono muy grata, hecha pública por radio, me reconocía que yo trabajé, hice mucho, con aquello que en aquel momento parecía que iba contra él, a favor de la democracia. Hoy aquel suceso está muy lejos en el tiempo, pero hay un capitán de la guardia civil procesado, pendiente de juicio.

¿Que todas las denuncias por torturas no se acreditan? Naturalmente, la tortura es un delito de muy difícil prueba, de una prueba difícilísima. Todos los días se produce resistencia de la autoridad civil, del Ministerio del Interior, frente a la autoridad judicial para evitar que las torturas puedan ser conocidas y acreditadas. Lean ustedes la prensa de ayer. Ven cómo ayer un alto mando, un alto cargo de Interior fue procesado por presunta prevaricación cuando era Jefe de Policía de Bilbao. ¿Que hizo? Romper, archivar, esconder, o no dar curso a una denuncia por malos tratos, por torturas.

Este es el pan nuestro de cada día, y no vale engañarse. Nuestra obligación no es andar etéreamente por las nubes, nuestra obligación es pisar la tierra y darnos cuenta de qué efecto práctico, diario y cotidiano tienen nuestras leyes, las leyes que aquí aprobamos.

¿Que todo el servicio de información de Bilbao (no sé

cómo se llama la jurisdicción del Ministerio del Interior que tiene sede en Bilbao) está procesado? Naturalmente, porque realiza actos que son susceptibles de procesamiento. En este asunto, cuando a alguien se le tiene diez días detenido, incomunicado y encerrado, sin dar comunicación a nadie de que se encuentra allí; cuando no se le deja que nombre abogado de su elección, etcétera, se invierte la presunción de inocencia. Yo mantengo que hay una presunción de inocencia para el policía, que luego se verá en el juicio oral. Pero, en principio, se invierte, porque cuando alguien tiene encerrado a una persona durante diez días y no da cuenta a nadie, uno está legitimando para pensar que algo malo está sucediendo, y que suele suceder.

Finalmente, hay, como decía antes, unos límites políticos. Quiero decir aquí que, en orden a terminar con el terrorismo, esta ley no sirve para nada. Pero soy muy modesto porque hay que decir más. Esta ley es negativa desde el punto de vista de la propia finalidad perseguida.

Me van a permitir que cite al magistrado Juan Alberto Belloch (*Rumores.*), Presidente de la Sala Segunda de la Audiencia Provincial de Bilbao; conocido, ilustre magistrado, hijo de un antiguo Gobernador Civil en Guipúzcoa y miembro de UCD. Ha escrito un trabajo que se titula: «Introducción al estudio de la Ley Orgánica 8/84, de 26 de diciembre». En él se interroga: «¿Una quiebra del Estatuto de derecho?». No sé si S. S. lo han leído o no, pero merecería la pena que lo leyeran. Veán ustedes lo que nos dice. Donde existe un sistema represivo totalizador, es decir, una dictadura fuerte, no existe terrorismo. Parece oportuno, aunque repugne, revisar la vieja máxima de que los regímenes que recurren a la represión tienden a la autodestrucción. Más cierto, aunque más insatisfactorio éticamente, es recordar que tienden a la autodestrucción aquellos regímenes políticos que recurren a un grado insuficiente de represión.

¿Qué quiere decir? Quiere decir que en las sociedades modernas, donde se produce esta situación de terrorismo, una de dos: o se mantiene una situación de respeto a la ética y a la conveniencia política y, sobre todo, al propio respeto que se merece a sí mismo el Estado de derecho y no se pasan ciertos límites, en cuyo caso no sirven para nada las leyes antiterroristas, las leyes especialmente represivas, como luego añadiré, o se da el paso siguiente y entonces se deja de ser una sociedad de derecho, se deja de ser un Estado de derecho. Este es el gran problema que se plantea a un gobierno democrático: dar el paso y ser suficientemente represivo para acabar con todo el terrorismo, o mantener los derechos del Estado de derecho y soportar, de alguna manera, porque ésa es la debilidad pero también la grandeza del Estado de derecho, del Estado democrático, el terrorismo.

No quiero leer todo —no tengo ya tiempo—, aunque sí tengo que decir lo siguiente. Lo lógico, desde opciones democráticas, no es singularizar, especializar o privilegiar negativamente el fenómeno del terrorismo, la misión debe ser justamente la contraria: despersonalizar y generalizar su tratamiento hasta lograr su plena integración o, mejor, su confusión magmática con el resto de las conductas

de transgresión. Dicho en otros términos, si algún papel incumbe al derecho en este campo es el de hacer perder al terrorismo sus señas de identidad en cuanto éstas constituyen su única fuente de nutrición y reproducción.

Desde el punto de vista del derecho político, del derecho aplicado a la política, tampoco es bueno mantener una ley como ésta. El consejo acertado es derogarla, modificarla profundamente pero, sobre todo, pasar al Código Penal ordinario, convertir en ordinario, magmatizar como decía el magistrado Belloch, de alguna manera el comportamiento terrorista.

Creo que desde esta triple perspectiva: jurídica, ética y política, que yo he tratado de exponer, esta ley no es acertada, lo acertado justamente es lo contrario, es derogarla, que es lo que estoy pidiendo en este trámite. Creo que no hacerlo sería exponerse a las duras pero certeras palabras del profesor Carbonell, que ha escrito un libro, «Comentarios a la legislación penal, el Derecho penal del Estado democrático», en cuyo tomo II nos dedica a nosotros, a los legisladores, estas palabras que, insisto, son duras, pero yo creo que son acertadas. Dice así: Resulta del todo inaceptable el engaño que se pretende al vulnerar materialmente la Constitución a través de un farisaico respeto a su letra, que sería más propio de servidores de un sistema dictatorial que no se atreve a presentarse así, que de representantes democráticos de un pueblo que demuestra cada día su amor a la libertad.

Esto es todo, señores Diputados, muchas gracias.

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

¿Turno en contra? Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Berenguer.

El señor BERENGUER FUSTER: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, efectivamente, nos encontramos de nuevo ante un debate acerca de la oportunidad del mantenimiento o la derogación de la denominada legislación contraterrorista, la Ley Contra la Actuación de Bandas Armadas y Elementos Terroristas, de desarrollo del artículo 55.2 de la Constitución.

Como ha reconocido aquí el señor Bandrés, no es la primera vez que S. S. ha mantenido las mismas posturas defendidas en el día de hoy, ha repetido los mismos argumentos, ha mostrado y ha comunicado su opinión contraria a la existencia de este tipo de legislación.

Yo quiero, desde esta tribuna, señor Bandrés, porque sería injusto no hacerlo, hacer un reconocimiento a la posición de S. S. y de la formación política que representa por los esfuerzos que están haciendo en aras a la pacificación del País Vasco, en aras al restablecimiento pleno de la convivencia pacífica en el territorio del que S. S. es Diputado. Pero tendrá que convenir conmigo que si S. S. ha mantenido las mismas posturas que con anterioridad habíamos oído —y así lo ha reconocido—, no existen razones para que el Grupo Parlamentario Socialista, mayoritario en esta Cámara, varíe tampoco sus posiciones.

No vamos a repetir aquí cuáles fueron las tesis que en los amplios debates tenidos en esta Cámara acerca de la

oportunidad de la legislación antiterrorista mantuvimos los distintos Grupos parlamentarios. No vamos a hacer aquí un balance de la aplicación, de la eficacia, de los usos que ha tenido esta ley. La propia ley precisamente mantiene y dispone cuáles son los mecanismos para analizar la aplicación de la misma y el control parlamentario. Por ejemplo, y muy importante, la comparecencia trimestral del señor Ministro del Interior ante la Comisión de Justicia e Interior, sea la del Congreso, sea la correspondiente u homóloga del Senado. Trimestralmente, como todas SS. SS. saben, el señor Ministro del Interior comparece ante las Cámaras y da cuenta de cuál ha sido el resultado de la aplicación de esta ley de diciembre de 1984, y responde a las preguntas que SS. SS., o todos nosotros, tenemos a bien dirigirle, y se abre un debate acerca de la misma.

Hay algo que yo quiero recordarle, porque parece oportuno tenerlo que recordar en este momento. Determinados preceptos de la ley, por distintas razones de tipo técnico jurídico (no toda la totalidad de los preceptos de la ley, pero sí determinados preceptos de ella) no son unos preceptos que estén llamados, en principio, a tener una vigencia prolongada en el tiempo, sino que limitan su vigencia a un período de dos años.

La Ley de Bandas Armadas, cuya derogación solicita S. S., entró en vigor en el mes de enero de 1985 y, por tanto, nos encontramos cerca —a menos de un año vista— de su derogación por haber transcurrido el tiempo.

Yo creo, señor Bandrés, que será en aquel momento, a principios del año 1987, cuando debamos tener aquí un debate en profundidad acerca de la realización de un balance de la aplicación de toda la legislación antiterrorista, de cuáles son las circunstancias anormales que presuntamente se hayan podido presentar con una aplicación indebida, en su caso y también, por qué no, puesto que también es un elemento importante de la lucha contra-terrorista, cuál es el grado de eficacia que la aplicación de sus preceptos ha tenido para luchar contra la lacra del terrorismo, contra la lacra de la actuación de las bandas armadas, contra la lacra de la actuación de lo que los tribunales franceses acaban de calificar como asociación de malhechores.

Yo creo, pues, que será en aquel momento cuando debamos de nuevo —y ningún debate es obvio y superfluo— analizar en profundidad todos y cada uno de los supuestos que se hayan podido producir por si allí y entonces se considera oportuno todavía mantener una legislación de este tipo, no por un capricho, no por una voluntad de ningún Grupo político, sino por la consideración que puedan tener presuntamente y en algún caso Grupos políticos mayoritarios de esta Cámara, porque las causas que hacen necesaria la existencia de una legislación contraterrorista no hayan desaparecido.

¡Qué más quisiéramos desde el Grupo Parlamentario Socialista! Es más, yo estoy convencido de que ¡qué más quisiéramos, sin lugar a dudas, la totalidad de los Grupos Parlamentarios de esta Cámara, la totalidad de los Diputados individuales de esta Cámara, que allá en 1987 no fuera necesaria la prolongación de la vigencia de ningun-

no de los preceptos de esta Ley! Ello significaría, señor Bandrés, que las causas que hace necesaria la existencia de una legislación especial de estas características habría desaparecido. Es más, yo me atrevería a decir que ¡qué más quisiéramos desde el Grupo Parlamentario Socialista, y qué más quisiéramos la totalidad de los Diputados de esta Cámara que, en fecha de hoy, poder votar a favor de la proposición de ley que S. S. ha defendido! No por otras razones, no por las razones estrictamente que S. S. ha mantenido aquí, sino porque ya hubiera desaparecido el fenómeno que la hace aconsejable, que la hace, más aún, necesaria.

La primera pregunta que habría que contestar, y que yo me permito formular a la Cámara, es si en este poco más de un año de vigencia de la Ley antiterrorista, de diciembre de 1984, han variado las circunstancias que promovieron a presentar un proyecto de ley ante esta Cámara y que promovieron a que la inmensa mayoría de los Diputados de la misma la apoyaran con su voto favorable.

Hay que reconocer —porque justo es realizarlo— que en materia de lucha contra el terrorismo, contra la actuación de las bandas armadas, ha habido progresos evidentes, progresos en los que me permito manifestarle cuál es mi opinión personal, que han sido debidos gracias a la aplicación de esta ley. Por tanto, hay que reconocer que algunos progresos ha habido. Todos predecimos, todos hemos mantenido que la lucha contra el fenómeno terrorista es una lucha larga, dilatada en el tiempo, y que no han desaparecido plenamente las causas. Se ha avanzado, de acuerdo, pero no ha desaparecido aún, lamentablemente, el fenómeno terrorista. Y si tal es así, y si perviven, aunque disminuidas, las circunstancias que aconsejaron en su día la promulgación de una legislación de este tipo, es evidente que no concurren aquí y ahora las circunstancias que hacen aconsejable su derogación.

No vamos a entrar aquí de nuevo en argumentos largamente repetidos acerca de si es necesario o no una legislación especial antiterrorista. No vamos a repetir aquí, una vez más, puesto que se ha dicho por voces mucho más autorizadas que la mía, cómo todos los países que han sufrido la lacra del terrorismo han dispuesto —incluso sin un engarce constitucional, cómo ocurre en España— de una legislación especial antiterrorista que ha servido y ha sido eficaz para combatir el fenómeno terrorista y la actuación de las bandas armadas.

Yo podría preguntar aquí también si ha resultado eficaz en su aplicación, si ha sido posible el avanzar en la lucha antiterrorista con la legislación que S. S. pretende derogar. Ahí están los datos —no voy a repetirlos— manifestados y puestos en conocimiento de la Cámara por el señor Ministro del Interior en sus respectivas comparecencias ante la Comisión de Justicia e Interior. A ellos, señor Bandrés, me remito.

Mi opinión —y respeto cualquier otra contraria, como siempre— es que ha sido un instrumento eficaz y necesario. Su señoría mantiene que se han podido producir desviaciones, abusos de poder, vulneración de los derechos humanos en aplicación de los distintos preceptos de esta ley. No vamos a entrar en un debate —y no voy a hacerlo

por mi parte— en el que yo, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, vaya a negarle determinados datos. No vamos a hacerlo así. No vamos a entrar en la certeza o falta de certeza de algunos de los datos que han podido ser mencionados por S. S. Vamos a admitir teórica, hipotéticamente, a efectos dialécticos exclusivamente, y sin que de ello pueda deducirse más que su propia admisión, que se hayan podido producir abusos en la aplicación, pero es que su propia señoría me ha reconocido cómo en aplicación de los preceptos, no solamente de la ley que S. S. pretende derogar, sino del conjunto de los preceptos de la legislación española, se han puesto los remedios para que esto no ocurra; se han puesto los remedios en el sentido de que se ha procesado, en su caso, a los culpables; de que se han abierto sumarios, se han producido denuncias y de que las denuncias, cuando se ha demostrado la realidad de los hechos, han producido procesamiento y también, en algunos casos, condena.

¿Qué mayor prueba de validez de la pervivencia del sistema que cuando el que se sale del sistema, el que abusa de alguna de las prerrogativas que le concede la ley es castigado por los propios mecanismos de la ley? Si esto se produce —e insisto en que estamos hablando y admitiéndolo en términos dialécticos y hablando en términos hipotéticos—, ¿qué mayor garantía para la pervivencia de la ley, para la pervivencia del sistema que cuando alguien se salga de los cauces establecidos por el sistema, que cuando alguien no respete los derechos fundamentales en la ley, reconocidos por la ley y por la Constitución, cuando alguien se salga de esos cauces sea el propio sistema el que se encargue de corregir los abusos? Este es el Estado de Derecho, señor Bandrés, como S. S. conoce perfectamente.

Otra cosa: derogar una legislación que consideramos, algunos, necesaria; derogar una legislación que se ha demostrado eficaz en su aplicación para los fines que persigue y para la defensa del proyecto político que persigue y que, al fin y al cabo, no es más que la democracia, la convivencia, la paz y la libertad, me parece que no es el criterio más adecuado. Existen en la propia ley los sistemas para evitar que se produzcan abusos. Existen —aunque S. S. no lo haya querido reconocer expresamente— la intervención judicial. Cuando se prorroga la detención existe un control judicial; existe también un control parlamentario, y lo he dicho anteriormente; existe también —y el propio párrafo 2 del número 2 del artículo 55 de la Constitución así lo prevé— unas medidas rígidas y duras para todos aquellos que se salten los procedimientos establecidos en la ley y que hagan desaparecer o se salten las garantías que la propia legislación establece.

Yo no voy a defender, en absoluto —nunca lo he hecho, ni nadie del Grupo Parlamentario Socialista lo ha hecho—, la afirmación realizada por S. S. de que ninguna libertad cabe para el liberticida. Para el liberticida, como para cualquier tipo de delincuente, todos los derechos y garantías reconocidos en la Constitución y en la legislación. Todos. Absolutamente todos. Pero también hay que reconocer que, desde la postura de la responsabilidad, no es lícito, no es admisible y, por tanto, no va a votar el Gru-

po Parlamentario Socialista a favor de quitar a quienes luchan contra la barbarie terrorista un instrumento eficaz.

Su señoría ha manifestado aquí que existen algunas opiniones fuera de la Cámara —y ha totalizado las opiniones contrarias a la legislación que S. S. pretende derogar—, que existen opiniones contrarias a la existencia de este tipo de legislaciones. Ha dicho S. S. que es difícil encontrar opiniones favorables. Para encontrar opiniones favorables no tiene S. S. que recorrer un largo trecho, no tiene S. S. que buscar demasiado. En esta misma Cámara, más del 90 por ciento de los Diputados estamos a favor, como representantes del pueblo español, de la Ley que S. S., con la proposición de ley que presenta en el día de hoy, pretende derogar.

Muchas gracias.

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

Señor Bandrés.

El señor BANDRES MOLET: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, tengo que agradecer al señor Berenguer que haya reconocido públicamente el esfuerzo personal y el esfuerzo de mi Partido por la pacificación de nuestro pueblo vasco y por la tranquilización y normalización de todo el pueblo español, porque es cierto que si desaparecieran algunas cosas, como todos deseamos aquí, sería más fácil la discusión. Pero compruebo una vez más que no estamos de acuerdo o, al menos, no estamos de acuerdo públicamente, porque pienso que muchas veces —no me refiero a S. S. en particular—, muchas veces, las expresiones y manifestaciones que deben hacerse por razones políticas de modo público no suelen coincidir con las personales y particulares.

Lo cierto es que lo oficial es que el Grupo Socialista no está de acuerdo, como tampoco lo están otros Grupos, con mi propuesta de derogación de la Ley antiterrorista.

Me dice el señor Berenguer que hay un elemento importante de control de esta Ley, que es la comparecencia del señor Ministro del Interior. Yo la he calificado, y también desde aquí o en Comisión —no recuerdo ahora—, de comparecencia ridícula. Es decir, es una comparecencia estadística en la que los Diputados no tenemos el más mínimo elemento de contraste. Si a mí me dice el Ministro del Interior: Hemos detenido a 3.725 personas y 3.403 son culpables, yo no tengo ningún elemento, ningún dato, que pueda presentar frente a los del Ministro para decir que eso no es cierto. Tengo que fiarme de la veracidad del Ministro. Pues, fiándome de la veracidad del Ministro, en su última comparecencia nos dijo que el 36 por ciento de las personas detenidas al amparo de la Ley antiterrorista fue puesto a disposición judicial. El 36 por ciento. Y no nos ha dicho cuántas fueron puestas inmediatamente en libertad por el Juez, sin cargo. No nos lo ha dicho. Yo tampoco lo sé, pero son bastantes. Y quiere decir que de 731 personas detenidas, 260 fueron llevadas a presencia del juez y 371 fueron, injusta e ignominiosamente, sometidas a una Ley antiterrorista, sin ser terroristas. Eso lo hemos

podido deducir de la comparecencia última del señor Ministro. Y me da pena que 371 ciudadanos, si son ciertos los números que nos ha dado el Ministro, hayan sufrido esa situación vejatoria de modo innecesario.

Me dice el señor Berenguer: Mire usted, esta asociación (se refiere a ETA, evidentemente) ha sido declarada por la Justicia francesa como asociación de malhechores. Eso es lo que estoy pidiendo, señor Berenguer; lo que les pido a ustedes es que hagan uso del Código Penal ordinario y llamen malhechores a los malhechores. Los franceses, mucho más listos que nosotros, señor Berenguer, no han caído en la tentación de hacer una ley antiterrorista —y sufren terrorismo en su tierra—, sino que llaman malhechores a los malhechores y castigan con igual pena a los malhechores de ETA que se confabulan en su territorio para hacer atentados aquí o allí, que a una asociación de proxenetas, que de tráfico de drogas, porque todos esos son delitos comunes. Ustedes, precisamente con esta Ley, hacen del delito común un delito político; ustedes rodean de un halo a una actividad penal, que podría no estar rodeada de ese halo, al convertirla en una actividad penal ordinaria y castigarla con arreglo a la ley, al Código Penal ordinario, con la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que es suficiente. Y eso es lo que digo yo y lo que dicen los franceses, y usted me trae ese argumento como argumento en su favor. (*Un señor DIPUTADO: No estamos en Francia.*)

Me dice: Ya tendremos ocasión en 1987 de ver qué ha pasado con esta Ley. Mire, yo no sé qué va a pasar en 1987, ni si vamos a tener ocasión o no de poder estudiar el resultado de esta Ley en su conjunto, pero me atrevo a decir que de aquí a entonces nos vamos a encontrar con que tendremos —Dios no lo quiera— otras «Almerías» y otras situaciones semejantes, y es terrible esperar a 1987 a que ocurra eso para lamentarnos luego aquí. Mejor exigir que eso ocurra ahora, porque lo que ocurre con esta Ley, señor Berenguer, no son meras desviaciones, no, a veces son asesinatos. Es decir, que lo de Almería fueron asesinatos pronunciados así en un juicio contradictorio con derecho a la defensa, esa defensa que se negó, en cambio, a otros contrarios y que a ellos se les ofrece, que me parece muy bien, pero son asesinatos. No todos los países europeos, señor Berenguer, y no sólo Francia, han hecho leyes antiterroristas, han magnificado el delito de terrorismo y lo han privilegiado de alguna manera negativa, pero privilegiado en definitiva; solamente Italia y Alemania y ahora también España, pero otros países no. Entonces, no hay por qué sacar aquí que en toda Europa se hacen leyes antiterroristas, porque no es cierto, y aquí hay que decir la verdad.

Le digo únicamente eso: que cuando volvamos a reunirnos a ver esta Ley —y hablaremos más de una vez, porque yo pienso presentar siempre proposiciones de derogación de esta Ley siempre que se trate de un hecho realmente grave, no por los hechos cotidianos, que, aunque son graves, yo los paso por alto a esta finalidad—, y volveremos a hablar en 1987, ustedes tendrán que pasar por la vergüenza de ver pegatinas como las que yo he visto ayer que llevaba la gente, en las que se decía: «Primer

concurso de natación con esposas» (*El orador hace un gesto uniendo ambas muñecas*) (pero de estas esposas, no de las otras). «Inscripción en el primer cuartelillo más cercano de la Guardia Civil.»

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Berenguer.

El señor BERENGUER FUSTER: Gracias, señor Presidente.

Mire, señor Bandrés, estoy convencido de que cuando algún miembro del Partido Socialista de Euskadi, PSOE, lee determinados carteles o determinadas pintadas existentes en el País Vasco, donde acusan a S. S. y donde acusan a la organización política que S. S. preside de colaborar con la Policía, siente vergüenza, cualquier miembro del Partido Socialista, porque sabe que es injusto. Yo espero de la bonhomía de S. S. que cuando lea determinadas pegatinas, determinados carteles que contienen acusaciones injustas contra el Gobierno o contra la actuación del Grupo Parlamentario Socialista, también sienta, cuanto menos, esa sensación de vergüenza (*Algunos señores DIPUTADOS: ¡Muy bien!*), porque me parece injusto, me parece tremendamente injusto que S. S. vuelva a hacer mención aquí —y no lo he querido citar anteriormente— de lo ocurrido con el «caso Almería», cuando todo el mundo sabe que aquellos lamentables sucesos ocurrieron en el año 1981, en 1981, y lo que S. S. está proponiendo en el día de hoy es la derogación de una Ley que tiene fecha de diciembre de 1984. Acusar a la legislación promovida por el Gobierno socialista, y apoyada por muchos Grupos de esta Cámara —y también mayoritariamente por el Grupo Parlamentario Socialista— de lo que ocurrió tres años antes, me parece que es un ejercicio bastante impropio de la retroactividad de las leyes.

Yo pienso que el Grupo Parlamentario Socialista considera y ha considerado siempre que las comparecencias del señor Ministro ante la Comisión pueden ser cualquier cosa menos ridículas. Su señoría ha manifestado en otras ocasiones que la aplicación de preceptos del Reglamento, de carácter reglamentario, impedía la existencia de un debate, porque impedía a cualquiera de los intervinientes la existencia de dos turnos. Sabe S. S. perfectamente, aunque no haya asistido a la última sesión informativa, celebrada el 21 de febrero del presente año, de la Comisión de Justicia e Interior —sus razones tendría, que respeto profundamente—, que en esa comparecencia y en otras anteriores han existido los dos turnos, como S. S. con anterioridad ha solicitado.

Dice que los datos son insuficientes. Desde luego, los datos son los que son y no se pueden citar esos datos falseados, porque S. S. ha hecho una tergiversación —y permítame que se lo diga— de los datos manifestados en la última comparecencia —en ausencia, por cierto— del señor Ministro del Interior, y dice que de 731 casos de detenidos al amparo de esta Ley, solamente 260, es decir, el 36 por ciento del total de las detenciones, fueron puestos a

disposición judicial. Pero lo que S. S. ha omitido —no hay que olvidar que parte de la verdad no es toda la verdad— es que, en la propia comparecencia, el Ministro manifestó que de esas 371 detenciones solamente en 210 supuestos se solicitó la prórroga de la detención; solamente en 210 supuestos.

Y basando S. S. la argumentación para la derogación de esta Ley en el hecho de la prórroga de la detención, del alargamiento hasta los diez días, tendrá que convenir conmigo que en un número inferior de supuestos —210 frente a 260— se produjo, se solicitó y se obtuvo la prórroga de la detención de los supuestos que culminaron en la puesta a disposición judicial de los detenidos. Por tanto, señor Bandrés, no es cierto que se puedan utilizar las cifras como S. S. lo ha hecho.

No nos ponga ejemplos. Yo he pasado muy suavemente sobre los ejemplos de la legislación comparada; ésta tiene un valor relativo; lo hemos dicho todos aquí; es cierto; toda la legislación comparada siempre tiene un valor relativo, porque para ver si estamos ante los mismos supuestos hay que analizar no solamente el contenido de la legislación, sino también el engarce constitucional que se tiene, el engarce constitucional del que se parte y del que la determinada legislación antiterrorista es consecuencia, para ver si es conveniente o necesaria la existencia de esta legislación. No solamente han sido los dos países que S. S. ha dicho; también el Reino Unido de la Gran Bretaña tuvo en su día, y tiene todavía, una legislación especial antiterrorista.

No me ponga S. S. el ejemplo de Francia, porque considerar que la forma de golpear el fenómeno terrorista en Francia es equiparable a cómo golpea en España, creo que supone una exageración. Estoy convencido (y eso es, al fin y al cabo, una presunción; no voy a discutir si S. S. o cualquier otro Diputado me llevan la contraria) de que si en el Estado francés, en la República francesa golpeara el fenómeno terrorista con la misma cuantía, con la misma gravedad que lo ha hecho en los últimos años en España, también considerarían necesaria la existencia de una legislación especial.

Créame, señor Bandrés, yo estoy convencido de que quizá en breve plazo podremos convenir todos, absolutamente todos, en que no es necesaria una legislación antiterrorista, absolutamente todos. Pero ello será, no por voluntarismo político, no porque se puedan producir abusos en el ejercicio de los derechos que la propia legislación reconoce, sino porque haya desaparecido ese fenómeno terrorista. Esperemos y confiemos todos que eso sea en breve plazo.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Muchas gracias, señor Berenguer.

¿Algún Grupo Parlamentario desea fijar su posición en el debate? (Pausa.)

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ruiz Gallardón.

El señor RUIZ GALLARDON: Señor Presidente, seño-

rias, el Grupo Parlamentario Popular anuncia en este momento que va a votar en contra de la toma en consideración de la proposición de ley defendida, en nombre del Grupo Mixto, por el Diputado señor Bandrés.

Mi intervención va a ser brevísima, señor Bandrés. Y lo va a ser porque creo que cuanto había que decirle, en orden a una crítica pormenorizada de las afirmaciones de S. S. ha sido, en gran parte, dicho ya.

Yo, que he sido uno de los que he criticado en un punto concreto, sólo en un punto, esa ley en orden a su posible inconstitucionalidad —me refiero a la obligatoriedad de las decisiones del Fiscal para con el Poder Judicial—, tengo que decirle, señoría, que, sin embargo, me parece que esa ley es manca; que le faltan determinados instrumentos que impidan un uso torticero de la misma, y no precisamente por los servidores de las Fuerzas de Orden Público, sino precisamente en contra de esos mismos servidores.

Mire usted, señor Bandrés, cuando se siguen produciendo asesinatos, cuando se siguen produciendo, día a día, determinadas denuncias, que luego resultan falsas, y el Ministerio Fiscal, —todavía no sé por qué— no hace uso del derecho y la obligación que le confiere su propio estatuto y la legislación española en orden a la persecución de los posibles delitos de calumnias, injurias, acusaciones o denuncias falsas; cuando se trata de desmentir desde determinadas posiciones todo el aparato de seguridad del Estado, sencillamente por el procedimiento hábil de citar a unos policías que han cumplido con su deber para ser reconocidos en rueda —más de 600, señor Bandrés, en los cuatro primeros meses— y de esa manera desarticlar la organización que hace posible una cierta paz ciudadana, que todavía no es completa, a mí me suena que lo que ha dicho S. S. aquí puede que tenga su justificación en defensa de los terroristas, de los presuntos terroristas o de los que, sin serlo, se ven molestados por la carga del proceso; pero me da la sensación también de que S. S. olvida intencionadamente la defensa de esos otros servidores del orden público, que sería el primero, el más obligado, porque es de aquella tierra, en asumir desde esta tribuna.

Yo no sé si eso obedece a una intencionalidad, ni somos quien para juzgarlo, pero entiendo que seguir un momento más en el uso de la palabra sería hacer el juego que usted en este momento, objetiva o subjetivamente, está preconizando de que de este tema se siga hablando, y se siga hablando en perjuicio de una legislación que todos consideramos indispensable.

Nada más, muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Vamos a proceder a la votación.

Toma en consideración de la proposición de ley del Grupo Mixto sobre derogación de la Ley Orgánica 9/1984, de 26 de diciembre, contra la actuación de bandas armadas y elementos terroristas y de desarrollo del artículo 55.2 de la Constitución.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 190; a favor, 10; en contra, 171; abstenciones, nueve.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Queda, por consiguiente, rechazada la toma en consideración de la proposición de ley del Grupo Parlamentario Mixto sobre derogación de la Ley Orgánica 9/1984, de 26 de diciembre.

— DEL GRUPO POPULAR, SOBRE PROTECCION DE MENORES

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Toma en consideración de la proposición de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre protección de menores. Tiene la palabra el señor Sanabria para su presentación y defensa.

El señor SANABRIA ESCUDERO: Con la venia, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados, vamos a hablar en esta toma en consideración de otros derechos humanos, de los derechos humanos de un sector de la población de los que apenas se habla; de los derechos humanos de un sector de la población que casi no tiene voz; de los derechos humanos de un sector de nuestra sociedad que casi no tiene valedores. Me refiero a esta proposición de ley que tiene el honor de presentar el Grupo Parlamentario Popular y que pretende la protección de aquellos menores de diez a dieciséis años que realizan hechos que, en el caso de que fueran mayores de edad penal, hubieren constituido delitos o faltas; me refiero a una proposición de ley en la que, sin perjuicio de los derechos que tienen las Comunidades Autónomas, se intenta poner en práctica aquel artículo de la Constitución, que es el artículo 39.3, según el cual los menores tienen derecho a exigir del Estado la normativa, la promulgación de disposiciones legales en las que se protejan los derechos humanos de los menores. Una ley que, ante la falta de iniciativa de otros Grupos Parlamentarios, toma sobre sí el Grupo Parlamentario Popular, en la casi seguridad de que, a lo mejor, el grupo mayoritario pueda tomarla en consideración.

Una ley que tiene cinco capítulos, en el primero de los cuales se refiere a las disposiciones de carácter general; en el segundo —son las líneas generales del proyecto— se refiere a la competencia, organización y funcionamiento de los Tribunales Tutelares de Menores; en el tercer capítulo se trata del procedimiento, distinguiendo el procedimiento con la audiencia previa y luego el procedimiento verbal; en el cuarto, de los capítulos, de las medidas a adoptar frente a los hechos o realizaciones del menor de edad, desde la simple amonestación hasta su internamiento en establecimientos cerrados; en el último capítulo se refiere a la ejecución de las sanciones, terminando con las disposiciones adicionales, disposiciones finales y disposición derogatoria.

Una ley, que, en líneas generales, intenta introducir,

dentro del ordenamiento legislativo español, la figura de un juez que pertenece a la carrera; que intenta introducir en el ordenamiento legislativo español una figura nueva que es el vigilante y la sección de vigilancia, que persigue la contrastación y el cumplimiento de los derechos de los menores, la adecuación de las medidas adoptadas mediante acuerdo dictado por el tribunal y, al mismo tiempo, la duración y la adecuación de estas medidas, la posibilidad de su revisión; que introduce también, como adscrito al Tribunal Tutelar de Menores, algo que parece desconocido y que cae por su propia base, como es el hecho de la existencia de un médico forense, que debe ser, y es, según la ley, el titular de un equipo de expertos en materia de psicología, etcétera, de adecuación al tratamiento de los menores de edad, que potencia la policía masculina y la policía femenina y que viene a ser, en definitiva, la consagración de un precepto, dentro de nuestra Ley Orgánica del Poder Judicial, de la disposición adicional, en la cual el juez pertenece a la carrera y, al mismo tiempo, el Tribunal Tutelar de Menores no constituye una jurisdicción especial, sino una jurisdicción ordinaria que está sometida al Consejo General del Poder Judicial.

Nadie, absolutamente nadie, nos podrá decir que es una ley inecesaria. Muy por el contrario, es una ley absolutamente necesaria. Basta la consideración de un conjunto de circunstancias. En primer lugar, que la materia que intenta regular este proyecto de ley tiende a sustituir otro Decreto, que es Decreto del año 1948, en el cual se regulaba esta materia mediante la constitución de los Tribunales Tutelares de Menores, integrados por jueces que no son de carrera y que realmente no tienen, pese a la mucha voluntad de eficacia, ningún medio material ni económico, no tienen ninguna colaboración para que puedan ser eficaces.

Ha habido no solamente ese cambio profundo que supone el tiempo pasado desde junio de 1948 al año 1986, sino también unos cambios normativos profundos que inciden de un modo directo, o al menos indirecto, en todo lo que se refiere a este sector de la población que son los menores. Una Ley del divorcio, una Ley de despenalización de la droga, una Ley sobre tutela, Reforma del Código penal, Reforma del Código Civil, que nadie podrá negar que son sustancialmente causas fundamentales para que se tienda a la necesidad de buscar otro ordenamiento legislativo en el que se pretenda la protección de estos derechos humanos del menor. Pero ha habido también, al lado de estos acontecimientos normativos profundos, cambios en la sociedad. Nadie nos podrá negar la existencia de unas nuevas costumbres desde el año 1948 al año 1986; nadie nos podrá negar la existencia de una terrible lacra, que es el paro; el paro de los padres y de las madres de estos menores que, naturalmente, incide en la formación del menor y que nos obliga a buscar unos principios tuitivos, de los que hoy carece ese menor de diez a dieciséis años.

Es, por otra parte, esta ley no solamente necesaria, como decía antes, sino también una ley obligada, primero, por que así lo determina el artículo 39, párrafo 4.º, de la Constitución Española, en el cual se da derecho al me-

nor para exigir del Estado, del poder del Estado, ordenamientos legislativos que protejan estos derechos; en segundo lugar, porque la Ley Orgánica del Poder Judicial, en su disposición adicional primera, no permite ya la existencia de los Tribunales Tutelares de Menores de la manera en que hoy están organizados, de la manera en que hoy son competentes y tienen sus funciones.

Es necesario que los Jueces y Magistrados pertenezcan al Poder Judicial y es necesario también terminar con jurisdicciones especiales, que se sometan, dentro del Consejo General del Poder Judicial, como otra jurisdicción de carácter ordinario, si bien jurisdicciones ordinarias, pero especializadas en cuanto a la materia de que se trate.

Y tan es así, tan necesario y obligado es que precisamente en el día de ayer, o en el de anteayer, se han terminado en Madrid unas jornadas organizadas por la Asociación Pro Derechos Humanos, y una de las conclusiones en las que se asientan los estudios realizados durante estas jornadas, que fueron inauguradas por el Defensor del Pueblo, señor Ruiz-Giménez, es precisamente esta conclusión que viene preconizando el Grupo Parlamentario Popular.

Es absolutamente obligado, es absolutamente necesario, es absolutamente oportuno que termine esa normativa histórica que ya no sirve, que está totalmente vacía de contenido y que le demos, con arreglo a la orientación legislativa del nuevo ordenamiento jurídico español, una nueva disposición legal, y esa disposición legal es precisamente esta proposición de ley que yo me honro en defender y que pido a los distintos Grupos Parlamentarios de esta Cámara que, en atención al contenido, en atención a sus circunstancias, en atención a la necesidad y a la obligación legal de tenerla, se tome en consideración, para que esta iniciativa legislativa sea el punto de arranque para que nos dé un conjunto de ordenamiento que sirva para la protección de los derechos humanos del menor. Nada más.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Muchas gracias, señor Sanabria.

¿Turno en contra? (Pausa.)

¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir para fijar su posición? (Pausa.)

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Moya.

El señor MOYA MILANES: Gracias, señor Presidente.

Señorías, voy a anunciar, de entrada, que el Grupo Socialista va a votar negativamente la toma en consideración de esta proposición de ley. Pero hemos utilizado el turno de explicación o fijación de posiciones, en lugar del turno en contra, porque no estamos en desacuerdo absolutamente, por supuesto, con la filosofía y con el contenido de la proposición de ley que hoy nos presenta el Grupo Popular. Al contrario, la filosofía que refleja esta proposición de ley y las propias palabras del señor Sanabria evidencian que necesitamos un cambio en la legislación sobre la jurisdicción de menores, porque, evidentemente, se ha producido un cambio en el tratamiento de la delin-

cuencia infantil y juvenil, pasando de ópticas estrictamente sancionadoras a claros enfoques de reinserción social y educacional. Existe, evidentemente, también un claro desfase del sistema procesal sobre el tema, que sigue regulado por el Decreto de 11 de junio de 1948, que es una legislación obsoleta, paternalista, con una atribución a órganos jurisdiccionales peculiares, como son los Tribunales Tutelares de Menores, que no se hayan incardinados en el Poder Judicial y cuya mera existencia vulnera el artículo 117.5 de la Constitución, como ha dicho el señor Sanabria. En todo eso estamos de acuerdo.

Es necesaria también, evidentemente, esta legislación, atendiendo no sólo a preocupaciones de organización o competencia jurisdiccional, por importantes que sean, sino que ante todo es un problema sustantivo quebrar esta orientación, como digo, paternalista y represiva, que no propicia la asunción de responsabilidad por parte del menor y dificulta el proceso de maduración y socialización.

También hay reparos graves en la legislación actual al Derecho procesal de menores. No voy a entrar en este momento en ellos.

La expresa declaración tuitiva, por otra parte, respecto de los menores, que hace nuestra Constitución en el artículo 39.4, aconseja la necesidad de una reforma sobre la legislación de menores.

Estamos de acuerdo con la filosofía, estamos de acuerdo, incluso, con el contenido, con la estructura, con las líneas maestras de la proposición de ley que hoy nos presenta el Grupo Popular; por eso no voy a entrar en el contenido de fondo, porque, en definitiva, hago ya de entrada la observación inicial de que es bastante compartible, muy aprovechable y, salvo algunas incorrecciones, algunos defectos técnicos o algunas lagunas, que pueden subsanarse perfectamente, el fondo de la filosofía de la proposición del Grupo Popular es asumible.

Pues bien, si es asumible la filosofía de fondo, si la estructura y las líneas maestras son en gran parte aprovechables, ustedes se estarán preguntando por qué el Grupo Socialista vota negativamente esta proposición de ley.

Cuando leí la proposición de ley, la primera cuestión que me asaltó fue la siguiente: esta proposición de ley no tenía o no tiene el aire de otras proposiciones, iniciativas o filosofías del Grupo Popular defendidas en esta Cámara en temas colaterales o próximos, como pudo ser la reforma del Código Penal, o algunas iniciativas en torno a protección familiar, etcétera. Entonces me pregunté qué había ocurrido con este cambio en cuanto a la estrategia o en cuanto a la filosofía en torno a estos temas. ¿Se había producido una conversión ideológica del Grupo Popular en esta materia? Si así fuera, bienvenida sea, evidentemente. Pero yo creo que la explicación es mucho más sencilla que todo eso. Tengo que decir con toda contundencia que ustedes, ni más ni menos, al presentar esta proposición de ley han copiado literalmente, textualmente —y tengo aquí los datos y las pruebas—, el anteproyecto provisional del Gobierno socialista, publicado en 1985 en el libro «Jornadas de Estudio de la Legislación del Menor», editado por el Ministerio de Justicia, Consejo Superior de Protección de Menores. No me podrá usted des-

mentir esta afirmación, y cuando usted quiera podemos cotejar artículo por artículo la proposición de ley con este anteproyecto publicado, ya digo, por el Ministerio en este libro que tengo aquí delante.

La identidad es tal en casi todos los artículos que apenas si se han tomado la molestia de modificar las palabras ni el estilo y, a veces, ni las puntuaciones. Las variaciones son mínimas, prácticamente intrascendentes, casi de estilo y hay algunas correcciones evidentemente. Yo tengo cotejado todo el articulado y, repito, las variaciones son escasas. No voy a cansar a la Cámara haciendo una comparación de los 60 artículos que tiene la proposición de ley con los 60 ó 62 artículos que tiene el anteproyecto del Ministerio de Justicia. Insisto en que sería cansar a la Cámara con una repetición de texto que, ya digo, ofrece escasas variaciones. Incluso su celo copiator les ha llevado a no subsanar cuestiones que no eran error en el anteproyecto y sí lo son en la proposición de ley. Por ejemplo, en el artículo 33 del anteproyecto, que habla de la creación de salas para las audiencias territoriales, ustedes, tras la aprobación de la Ley Orgánica del Poder Judicial, lógicamente ya no hablan de audiencias territoriales, sino de audiencias provinciales, pero se les ha olvidado quitar lo de las «salas» y mantienen ese error, porque la copia les ha llevado a no darse cuenta de este preciso detalle. Es un ejemplo de cómo esa copia la han extremado incluso hasta los propios errores.

¿Qué podemos decir ante este plagio tan no disimulado? Pues que cuando ustedes presentan algo aceptable, bueno, con una filosofía realmente positiva, es porque lo han copiado, y en este caso lo han copiado de las tesis socialistas, concretamente del anteproyecto provisional del Ministerio de Justicia publicado en este libro de «Jornadas de estudio de la legislación del menor». No me parece, quizá, una técnica muy original, a no ser que ustedes se hayan convencido de que la mejor manera de presentar cosas aceptables es inspirarse en las tesis socialistas.

Pero yo les diría una segunda cosa de mayor trascendencia que todo esto. Al fin y al cabo creo que éste es un problema, que ustedes han copiado literal y prácticamente el texto de este anteproyecto provisional, que al fin y al cabo es su responsabilidad, y ustedes podrán decir: si está copiado y es el mismo texto del anteproyecto, ¿por qué no lo votan también favorablemente? Pues voy ahora a la segunda razón, que es la verdadera, la fundamental y la que nos lleva a votar negativamente esta proposición de ley.

Entramos en una consideración, a nuestro juicio, importante, porque tenemos la impresión de que asistimos a una nueva técnica parlamentaria: la de intentar adelantarse y sustituir al Gobierno cuando éste se encuentra obligatoriamente constreñido, por mandato de las Cortes, por medio de una Ley Orgánica como es la Ley Orgánica del Poder Judicial, el Gobierno se encuentra mandado expresamente para traer a esta Cámara, en un plazo fijo que no ha concluido todavía, al que le faltan cuatro meses para su conclusión, traer, digo, un proyecto de ley sobre esta materia de la legislación del menor. Estos son los hechos y estos son los datos del punto de partida.

La disposición adicional primera de la Ley Orgánica del Poder Judicial, de 1 de julio, ordena al Gobierno la redacción de un proyecto de ley de reforma de la legislación de menores y le concede el plazo de un año. Dicho plazo sigue en vigor, finaliza el 3 de julio de 1986, quedan cuatro meses. Si tenemos en cuenta que la fecha de la proposición de ley es de enero, cuando ustedes presentaron la proposición de ley todavía quedaban siete meses para que ese plazo caducara, y ahora quedan cuatro meses, repito.

El Gobierno tiene en fase avanzada, muy avanzada, la elaboración del definitivo proyecto de ley (uno de cuyos anteproyectos o borradores es el que ustedes han copiado en esta proposición de ley) y presentará el proyecto de ley asumiendo con responsabilidad su obligación dentro del plazo concedido por la Ley Orgánica del Poder Judicial. La presentación de esta proposición de ley en tan precisas circunstancias, como son dentro del plazo concedido al Gobierno y respecto a un texto que el Parlamento ha encargado de manera expresa preparar al Gobierno, rebasa, entendemos, las normales funciones colegislativas de la oposición y supone una distorsión en el esquema de funcionamiento de los diversos órganos en materia legislativa.

Tampoco hay precedentes sobre este tema. Este no es un caso normal y habitual en el que un Grupo Parlamentario presenta una iniciativa legislativa de acuerdo con sus reconocidas funciones colegislatoras, las que le otorga el Reglamento del Congreso en su artículo 108.5.º Este es un caso distinto, porque existe un mandato expreso de la Cámara al Gobierno, mandato reconocido por una ley orgánica votada con mayoría absoluta y a plazo fijo obligándole a presentar un proyecto de ley sobre esta materia. Sólo sería correcto, entendemos, por parte de cualquier Grupo presentar iniciativas legislativas al respecto una vez transcurrido ese plazo e incumplida habitualmente por el Gobierno su obligación.

Pero situados en la perspectiva de la toma o no en consideración de la proposición de ley, la cuestión todavía es mucho más clara: ¿qué puede hacer la Cámara ante la presentación de una proposición de ley en las circunstancias referidas, en estas circunstancias concretas? Sólo puede rechazarla por tres razones y prácticamente todas se refunden en la misma. Primero, porque la propia Cámara en virtud de la Disposición adicional primera remite al Gobierno —al Gobierno— la iniciativa legislativa en esta materia, en este proyecto concreto. Segundo, dicho mandato es, pues, una manifestación expresa de la voluntad de la Cámara que, en el caso de aceptar la proposición, cuestionaría esa voluntad de la Cámara expresada de manera explícita en la aprobación de la Ley Orgánica del Poder Judicial. Y, tercero, si la Cámara ha expresado, como así lo ha hecho, su voluntad de hacer recaer en el Gobierno la presentación de un proyecto de ley respecto a este tema y a plazo fijo, ella misma, la misma Cámara está cerrando el camino para que surjan durante ese plazo iniciativas en su seno sobre este tema concreto. Y en el caso de que incorrectamente surgieran, como así ha ocurrido con la presentación de su proposición de ley, la Cámara no puede sino rechazarlas, porque, de lo contra-

rio, la eventual aceptación de la proposición de ley de esta iniciativa supondría una revisión de sus propios actos y de sus propios mandatos.

Consiguientemente, es absolutamente inaceptable desde el punto de vista formal, desde el punto de vista de la distribución competencial entre los órganos legislativos, que la Cámara pueda rechazar el propio mandato que por Ley Orgánica del Poder Judicial en la Disposición adicional primera mandató expresamente al Gobierno para que en un plazo fijo de un año, que todavía no ha cumplido y al que le quedan cuatro meses, presentara a esta Cámara un proyecto de ley sobre esta materia. Por tanto, éstas son las razones que nos obligan a no aceptar la proposición de ley del Grupo Popular que, repito, no son razones de fondo por el contenido de la proposición (que ya digo que es aceptable, tan aceptable que la han copiado ustedes de un anteproyecto del Ministerio de Justicia), sino que son razones, como he dicho evidentemente, que impiden en la técnica parlamentaria más correcta aceptar su proposición de ley.

Y concluyo. No nos molesta que nos copien, evidentemente. Pero si copian háganlo y presenten el fruto de su copia en el momento oportuno, no antes.

Muchas gracias.

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

El señor Sanabria se siente contradicho, sin duda, por la fijación de posiciones del Grupo Socialista, por lo que tiene la palabra.

El señor SANABRIA ESCUDERO: Gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados, una de las primeras impresiones que sufrí como Diputado al principio de esta legislatura, no sé en qué fecha, pero sí sé que era al principio, fue cuando se estaba discutiendo en este Pleno la Ley de Tutela. Recuerdo que en esta parte del hemiciclo alguien se levantó, concretamente don Manuel García Amigo, y sostuvo una enmienda a aquella ley, por entender que técnicamente había una contradicción con otro artículo de la ley. El entonces portavoz del Grupo Parlamentario Socialista le dijo en público, aquí, en el Pleno —y de ahí el impacto que a mí me produjo—: Señor García Amigo, si ustedes retiran su enmienda, nosotros la hacemos nuestra y la votamos. Y el señor García Amigo que lo que pretendía era únicamente que la Ley de Tutela fuera lo mejor, técnicamente lo mejor y aséptica desde el punto de vista político, no tuvo inconveniente en renunciar a aquella enmienda y, efectivamente, el Grupo Parlamentario Socialista aceptó aquella enmienda que está hoy introducida en la Ley de Tutela, y ello hace que aquella contradicción que técnicamente existía entre determinados artículos no exista ya. La ley era más perfecta.

Yo no sé si efectivamente —puede ser que sea verdad— nosotros hayamos visto ese anteproyecto del Ministerio de Justicia; puede ser que sea verdad. Lo que no dice el portavoz del Grupo Socialista es si el que hizo el anteproyecto vio o no vio algo antes para poderlo redactar; pue-

de ser. Todos nos copiamos y nos copiamos bien. Y si la copia es buena —y usted me reconoce que la copia es perfectamente buena y solamente en algunos puntos habría que modificarla—, pregunto yo: ¿Por qué no aceptan y toman en consideración esta proposición de ley? Porque si esta proposición de ley ya decía yo cuando la leía que era buena y ahora me doy cuenta que es buena porque no hay duda que es copia de un proyecto socialista. Me satisface tanto que yo creía que el Grupo Socialista iba a tomarla en consideración. Sin embargo, casi ya como una cláusula de estilo en todas las intervenciones del Grupo Socialista, basta que cualquiera de los Grupos Parlamentarios tome la iniciativa legislativa sobre algún tema, sobre alguna manería, para que el Grupo Socialista rechace esa iniciativa legislativa. Es algo así como «ni como ni dejo comer». Y lo comprendo perfectamente, porque en el Ministerio de Justicia están más ocupados o preocupados por otros temas, nombramientos de magistrados del Consejo...

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): No es el tema, señor Sanabria.

El señor SANABRIA ESCUDERO: Vuelvo al tema. Parece que no tienen tiempo y, teniendo ya hecho el anteproyecto, ¿por qué no viene el proyecto?

Más debo añadir. Compromisos y mandatos expresos de ordenamientos legislativos concretos, yo le podría recordar al portavoz del Grupo Socialista alguno que persigo de una manera muy especial y es la Ley de Arrendamientos Urbanos; compromiso del Partido Socialista y del Gobierno socialista para formular una Ley de Arrendamientos Urbanos. No es que sea un solo compromiso, es reiterativo el compromiso y, sin embargo, la Ley de Arrendamientos Urbanos tampoco viene al hemiciclo. Si nosotros hubiésemos tomado la iniciativa de traer un texto articulado de la Ley de Arrendamientos Urbanos, nos hubieran podido decir que a lo mejor era copia de algún texto articulado que tenía en anteproyecto el Partido Socialista. Traiganlo.

Pero es que, además, yo tengo grandes dudas de que la copia sea tan fiel, de que la copia sea tan total. En realidad esta ley, cuya toma en consideración yo defiendo, no es simplemente una ley, es un conjunto de leyes que van todas dirigidas a la protección del menor. El Grupo Parlamentario Popular no tiene culpa en absoluto de que las cuatro leyes que se presentaron el mismo día, una con el registro de entrada número 23.943, otra con el 23.944, otra con el 23.945 y otra con el 23.946, presentadas todas el día 26 de diciembre, perseguían un ordenamiento legislativo conjunto en el que se encuentra esta ley, la Ley de Adopción, la Ley de Reforma del Código Penal y una Ley sobre la Patria Potestad. La copia, por tanto, no responde a la estrategia del Grupo Parlamentario.

De todas maneras, yo ya sé que por muchos esfuerzos que haga en esta tribuna, si el Grupo Parlamentario Socialista ha decidido no tomar en consideración esta proposición no se va a tomar en consideración. Lo acepto y lo acepto humildemente. Ya terminarán las mayorías

arrolladoras, pero, ¡por favor!, mayoría o minoría, tráiganos ese texto legal, porque entiendo que ese texto legal es tan bueno como para que se pueda tomar en consideración por la Cámara, sea cual sea el Grupo Parlamentario que tome la iniciativa legislativa.

Nada más.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Muchas gracias, señor Sanabria.

Tiene la palabra el señor Moya.

El señor MOYA MILANES: Señor Presidente, señorías, voy a ser muy breve porque prácticamente todo está dicho.

Ha reconocido el señor Sanabria que puede haber habido una copia. Evidentemente ha existido una copia. Luego podremos cotejarlo como le he dicho anteriormente. Pero el problema de la aceptación o no de la proposición de ley, ya se lo dije con anterioridad, no está en relación con que ustedes hayan o no hayan copiado la proposición. Evidentemente, si nosotros sostenemos que la han copiado, y la han copiado de nuestras propias tesis, lo coherente sería aceptarla, pero no la aceptamos no por ese tema, sino por el segundo argumento que he expresado profusamente durante mi intervención anterior y que quiero volver a subrayar.

El señor Sanabria trata de envolver este tema en una serie de consideraciones que no son las específicas de esta cuestión, y él, que es una persona razonable, creo que estará de acuerdo conmigo. Sabe perfectamente que éste es un tema especial; que no es el caso normal de una iniciativa legislativa de la oposición que nosotros podemos aceptar o no porque el Gobierno vaya a presentar eventualmente un proyecto de ley. Ese no es el caso. Aquí hay un mandato expreso al Gobierno, y éste está obligado, en plazo fijo, a presentar ese proyecto de ley sobre esta materia, y a este plazo le restan cuatro meses, señor Sanabria, y usted lo sabe perfectamente.

Por tanto, no hable de compromisos incumplidos. Aquí no se puede hablar de compromisos incumplidos cuando todavía no ha tenido lugar la fecha para baremar si ha habido ese cumplimiento o no cumplimiento. Faltan cuatro meses, ya le digo, y el Gobierno tiene avanzado el anteproyecto que se convertirá en el momento oportuno, y antes del plazo fijado, en proyecto de ley.

Finalmente, le quiero decir algo más. No es un problema del Grupo Parlamentario Socialista aceptar o no su proposición de ley, el hacer nuestra esa proposición de ley que en el fondo coincide generalmente con nuestras tesis. No es problema de que un Grupo acepte o no las iniciativas de otro Grupo. No es ése el caso. Se trata de que la decisión del Grupo Parlamentario Socialista se basa exclusivamente en el respeto a las decisiones de la Cámara, lo cual me parece que es un motivo suficientemente serio y grave como para que SS. SS. del Grupo Popular también reflexionasen y respetasen esta decisión de la Cámara. Y esa decisión de la Cámara, por mayoría absoluta, expresada en la Disposición adicional de la Ley Orgánica

del Poder Judicial, es tan taxativa, tajante y clara que deja lugar a pocas y escasas interpretaciones.

Nada más y muchas gracias.

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

Vamos a proceder a la votación. (*El señor Mardones Sevilla pide la palabra.*)

Antes he preguntado qué Grupos Parlamentarios deseaban intervenir en fijación de posiciones, señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Entonces para explicación de voto, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Le daré la palabra para explicación de voto.

Votamos la toma en consideración de la proposición de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre protección de menores.

Comienza la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 195; a favor, 32; en contra, 152; abstenciones, 11.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Queda, por tanto, rechazada la toma en consideración de la proposición de Ley del Grupo Parlamentario Popular sobre protección de menores.

Para explicación de voto tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES SEVILLA: Con la venia, señor Presidente, señorías, el Grupo Parlamentario Centrista ha votado afirmativamente esta proposición de ley que ha presentado el Grupo Popular en la palabra de su portavoz, el señor Sanabria, y lo ha hecho por dos razones. En primer lugar por una razón de necesidad jurídica, entendiéndose que es oportuna la publicación y aprobación de una legislación competencial sobre el ámbito de la protección y tutela de menores, porque la protección y tutela de menores, empleando una frase muy al día, constituye con relación al imperativo del texto constitucional una asignatura pendiente todavía en la legislación española sobre la materia. En segundo lugar, porque entendemos que la filosofía, el planteamiento y la sistemática que se contemplan en la proposición presentada por el señor Sanabria responden a unos principios que suscribe plenamente el Grupo Parlamentario Centrista de racionalidad, de legislación moderna y avanzada; responden a los mandatos constitucionales, por supuesto, y responden a lo que es una necesidad sentida fundamentalmente por nuestra sociedad española y, sobre todo, al imperativo y exigencia que tenemos con relación a armonizar de alguna manera y adelantarse esta Cámara, con una competencia legislativa plena, sobre una materia en que ya muchos órganos de las Comunidades Autónomas vienen preocupándose, por competencias señaladas en sus respectivos Estatutos de Autonomía, como es, fundamentalmente, la materia de asistencia social.

Pero, si no fueran suficientes estos argumentos, digamos que, ante la situación en que se encuentra nuestra sociedad moderna, por las complejidades e influencias de distinta índole, peyorativas la mayoría, no se puede tener «sine die» aplazado un problema que afecta fundamentalmente a los ciudadanos del mañana inmediato, a esta juventud que, haciendo una serie de actividades, por desarraigo social, por múltiples razones sociológicas, está entrando en el umbral de la delincuencia. Por tanto, toda acción protectora de la Administración de Justicia, toda acción protectora de las instituciones de la sociedad en este terreno, señorías, debe ser de una inmediatez y de una premura verdaderamente sobresalientes. Yo entiendo que no caben dilaciones, y sobre todo cuando he escuchado aquí que las dilaciones se pueden producir por una especie de exigencia protocolaria entre lo que ha dicho el portavoz del Grupo Popular y lo que ha dicho el portavoz del Grupo Socialista.

Y dicho esto, desde un espacio puramente centrista entre ambos, señorías, si están ustedes de acuerdo plenamente en la filosofía del planteamiento que se trae aquí, ¿qué mejor documento para el consenso que éste? Si algo se puede consensuar, hágase aquí. Por otra parte, en nuestra Cámara hay antecedentes de que sobre una misma materia Grupos Parlamentarios distintos, incluidos el Grupo Socialista y creo recordar que el Grupo Vasco, hace un año o dos, coincidieron en una o dos proposiciones de ley y no hubo, digamos, ninguna dilación atribuida a ese medio.

Por supuesto que tiene razón el portavoz socialista señor Moya en que indudablemente la Ley Orgánica del Poder Judicial, Ley 6/1985, contiene un mandato imperativo acerca de que el Gobierno presentará ante el Parlamento este proyecto de ley de protección o de tutela de menores. Es cierto. Pero también es cierto que no hay ninguna disposición en contrario que menoscabe la competencia de protección legislativa de cualquier otro Grupo Parlamentario en la materia. Es decir, el que haya un mandato o una encomienda expresa en una Ley Orgánica al Gobierno para traer aquí este tema entiendo yo que de ninguna manera excluye ni impide que otros Grupos Parlamentarios presenten iniciativas legislativas. Se han puesto ejemplos. Yo ayer mismo, en la sesión de control del Gobierno, preguntaba al señor Ministro de Economía y Hacienda sobre el tema de un compromiso en una proposición no de ley del Grupo Mixto, del Partido Comunista, sobre el estatuto de la empresa pública, y me respondía que se había acordado traerlo a finales de 1984 y hasta la fecha no se ha traído.

Pues bien, hagamos una labor no de trinca, no de oportunismo, no de engancharse antes, sino sencillamente una labor complementaria dentro de la propia Cámara, sintiéndonos todos en un momento determinado, ante problemas jurídicos y sociológicos que yo llamaría de bien común, sintiéndonos Cámara en su totalidad, colegisladores todos los Grupos Parlamentarios que aquí se sientan, para sacar adelante un tema que no tiene dilación.

No voy a entrar, porque sería entrar un poco más en un tono irónico por mi parte y quiero terminar pronto,

en si la proposición del Grupo Popular se ha copiado, como ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Pues que se reconozcan los derechos de plagio. En la Cámara estamos discutiendo la Ley de Propiedad Intelectual. Léanse SS. SS. determinados artículos de la Ley de Propiedad Intelectual donde se reconoce el derecho moral de autor en determinadas cuestiones, pero no entremos en estos bizantinismos. Ojalá hubiéramos tenido aprobada la Ley de Propiedad Intelectual, porque me parece que la podíamos haber aplicado al contencioso que ha surgido entre ambos portavoces.

Por estas razones, nosotros entendemos que se ha producido en la sociedad española, como en toda la sociedad occidental, un proceso sociológico fundamentalmente de reconsideración de la persona del menor, de aquel sistema decimonónico de consideración puramente predelinquencial del joven, incluso delinquecual en el siglo pasado, y entramos ya, a partir de la legislación del Decreto de 1948, en una consideración todavía penal, mientras que ahora se ha producido en la sociedad un reconocimiento muy sano sociológicamente, que es propiciar lo que llamaríamos hoy con otro lenguaje la reinserción social de estos jóvenes, en que los Tribunales Tutelares de Menores tengan una acción protectora y encauzadora para evitar el descarrío posterior de una persona joven cuyas formaciones todavía no han alcanzado la madurez debida para que esto se consiga hacer de esta manera. Esa evolución es buena y la tiene la sociedad. Ya no se ve solamente una acción punitiva sobre este joven, sino una acción protectora educacional, moral y sociológicamente considerada.

Nosotros entendemos que si hay la posibilidad de un acuerdo y si el texto responde a estos principios de lógica, de racionalidad y de respuesta sociológica, se podía haber adoptado esta posición en el trámite de los trabajos en Ponencia y Comisión, refundiendo lo que son sus legítimos derechos de autor si es que, efectivamente, como usted ha traído aquí la prueba documental, el Grupo Socialista en la jornada al respecto presentó prácticamente un anteproyecto sobre este tema.

Por esta razón y por entenderlo de mutuo consenso, el Grupo Parlamentario Centrista ha votado favorablemente esta proposición.

Muchas gracias.

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

DEBATE SOBRE EL DICTAMEN DE COMISION ACERCA DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Vamos a pasar al dictamen de la Comisión de Obras Públicas y Urbanismo sobre el Plan General de Carreteras 1984-1991.

La ordenación del debate será la siguiente. Tras un turno del Gobierno, si desea presentar el proyecto, se puede producir un debate de totalidad si hubiera un turno en

contra de la globalidad del dictamen. En todo caso, posteriormente, se haría la defensa de las propuestas de resolución presentadas por diversos Grupos Parlamentarios y la fijación de posiciones por aquellos Grupos que no hubieran intervenido ni en el debate de totalidad, en su caso, ni en la defensa de propuestas de resolución. A efectos de tramitación, les indico que las propuestas de resolución aprobadas en Comisión formarán parte del bloque que consideramos dictamen de la Comisión. Es decir, que no requerirán nueva defensa ni serán objeto de turno en contra, sino que se considera que forman parte del dictamen y serán votadas conjuntamente con éste en el momento final del debate.

El señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, el objeto de mi intervención ante el Pleno de esta Cámara es la presentación del Plan General de Carreteras, elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aprobado por el Consejo de Ministros el pasado mes de diciembre de 1985 y comunicado a la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios el pasado 5 de marzo, donde se produjo un debate que va a justificar la brevedad de mi intervención ante el Pleno de esta Cámara.

La planificación constituye uno de los grandes principios rectores en la política del MOPU, fundamentalmente inversor, en el que las actuaciones deben contemplarse a medio y largo plazo. Si no fuera así, la ausencia de una adecuada planificación daría lugar a actuaciones sectoriales inconexas que no responderían a un esquema racional de correspondencia entre las necesidades reales existentes y la asignación de los recursos disponibles. Además, no se podría hacer un oportuno seguimiento ni lograr una correcta integración dentro de la política socioeconómica general del Gobierno. Asimismo, la ausencia de planificación determinaría una falta de transparencia en las actuaciones del Departamento, de modo que difícilmente sería posible establecer unas justificaciones convenientemente valoradas. Tampoco sin planificación se podría esbozar una programación coherente de actuaciones a medio y largo plazo ni, por tanto, se tendría una idea clara y explícita de cuáles sean los objetivos perseguidos por una determinada política. Por ello se ha puesto en marcha un amplio proceso de planificación abarcando los variados ámbitos de actividad del Departamento. *(El señor Vicepresidente, Verde i Aldea, ocupa la Presidencia.)*

El cumplimiento del propósito general enunciado se materializa en lo relativo a carreteras con la presentación del Plan General de Carreteras. De esta manera se concluye la formulación de un plan iniciado al comienzo de esta legislación y cuyo documento de avance fue ya presentado ante la correspondiente Comisión de esta Cámara en sesión del 20 de octubre de 1983. La planificación iniciada en carreteras ha permitido su integración en las previsiones inversoras del Gobierno y, como tal, ha quedado incorporada en el programa económico a medio pla-

zo elaborado por el Ministerio de Economía y Hacienda.

Junto con estas razones generales, que por sí solas justifican la planificación viaria, existen además otras directamente ligadas con las peculiaridades del sector. Nuestra ordenación legal define la carretera como una competencia compartida entre la Administración central y autonómica. La adecuada coordinación de actuaciones entre una y otras administraciones pasa por la existencia de planes aprobados como expresión de los compromisos adquiridos, a partir de los cuales será posible optimizar y, en su caso, compatibilizar el conjunto de las actuaciones propuestas, así como proceder a su ejecución con unos calendarios adecuados. Esta forma de plantear las actuaciones será claramente beneficiosa para la mejora de la red de carreteras y plenamente consecuente con el proceso de transferencias llevado a cabo. En caso contrario podrían aparecer descoordinaciones, tanto en la definición de las actuaciones como en su programación en el tiempo. Estas se traducirían en la presencia de disfuncionalidades que podrían distorsionar la imagen del conjunto de la red, que es percibida por el usuario como un todo armónico con independencia de su titularidad.

La elaboración de planes como el de Carreteras constituye un primer e importante paso en el discurrir de la planificación integral del transporte; planificación, por otra parte, incipiente entre algunos países de la Comunidad Europea. El Plan que se presenta al Pleno de esta Cámara se refiere a los 20.108 kilómetros a cargo de la Administración central, una vez concluido el proceso de transferencias de carreteras a las Comunidades Autónomas. En diciembre de 1984 se publicó el último decreto de transferencia de carreteras. Resultado de este proceso fue el cambio de titularidad de cerca de 60.000 kilómetros anteriormente gestionados por el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, entre ellos la totalidad de las carreteras en cuatro Comunidades Autónomas.

Todo plan ha de enmarcarse bajo unas directrices generales y persigue la consecución de determinados objetivos. Las grandes directrices del Plan General de Carreteras pueden reducirse someramente a: Uno, dotar a la nación de las carreteras necesarias, asegurando su integración en el medio natural, histórico y social y asegurando su calidad. Dos, contribuir a la consecución de un mayor equilibrio territorial y social. Tres, gestionar y planificar la red estatal de carreteras con criterios económicos, es decir, aprovechando cuanto se pueda la infraestructura existente y asegurando un uso eficaz de los recursos disponibles. Cuatro, eliminar incertidumbres en base a la existencia de un programa de actuaciones que favorezca la recuperación de la actividad económica.

Acordes con las directrices indicadas y teniendo en cuenta el diagnóstico de la red, se elaboraron las propuestas de actuación. Dichas propuestas proceden de un doble proceso de perfeccionamiento. Por un lado, con la profundización y continuación de los estudios técnicos llevados a cabo desde el avance. Por otro lado, con la revisión de las propuestas iniciales a lo largo de un amplio período de difusión e información pública y de contactos institucionales. A este proceso no ha sido ajena esta Cáma-

ra. Prueba de ello son las múltiples intervenciones parlamentarias, orales y escritas, de los distintos Grupos relativas al Plan General de Carreteras y a las que se ha ido dando cumplida respuesta.

Especial atención se ha prestado a la coordinación de las propuestas del Plan con las Comunidades Autónomas después de una dilatada fase de contraste con los programas o, en su caso, planes autonómicos de carreteras. Puede decir que son hoy prácticamente inexistentes los temas de conflicto o disparidad. El contenido del Plan General de Carreteras puede explicarse en base a su estructura de programas a desarrollar en dos fases de cuatro años cada uno que culminan en 1991. Los programas son los siguientes: programa de autovías, programa de acondicionamientos, programa de reposición y conservación y programa de actuaciones en medio urbano.

Comenzando por el programa de autovías, dentro del Plan se considera de primera importancia el establecimiento de una red estatal de vías de gran capacidad que, contemplando la incompleta red de autopistas de peajes existente, estructure y equilibre el territorio. El agotamiento en la práctica del modelo seguido para dotar al país de infraestructuras viarias de gran capacidad, modelo basado en la Ley de Autopistas de 1972, ha obligado a estudiar las ventajas e inconvenientes de otras opciones para la construcción de carreteras de gran capacidad. Como resultado de distintos y detenidos análisis, se ha decidido que las infraestructuras que completen la red española de alta capacidad sean autovías. Estas deben utilizar, siempre que sea posible, las carreteras convencionales existentes para un sentido de circulación, controlando los accesos a las mismas y construyendo cruces a distinto nivel en las principales intersecciones con otras infraestructuras de transporte. Cuando no resulte factible el aprovechamiento de la calzada existente, bien por sus características geométricas deficientes, bien por las peculiaridades de su entorno, se procederá entonces a la construcción de dos nuevas calzadas.

El programa de autovías engloba todas las actuaciones de vías de gran capacidad y se configura como uno de los programas de mayor alcance y envergadura del Plan. Los 2.359 kilómetros inicialmente previstos en el avance se han visto sustancialmente incrementados hasta 3.250 kilómetros. El coste de construcción estimado es de 330.000 millones de pesetas.

El segundo programa de acondicionamientos actúa sobre 6.635 kilómetros de la red y persigue modernizar los principales itinerarios de larga distancia no incluidos en el programa de autovías. Este programa incluye varios subprogramas: acondicionamiento de trazados en 5.808 kilómetros, acondicionamientos locales en 827 kilómetros, realización de más de 200 variantes de problación en otros tantos núcleos de menos de 50.000 habitantes atravesados conflictivamente en la actualidad por las carreteras estatales incluidas en este programa.

El programa de reposición y conservación tiene por finalidad conseguir que el conjunto de la red estatal de carreteras alcance y mantenga las debidas condiciones, tanto de capacidad estructural y de acabado geométrico

de su plataforma como de señalización y otros elementos auxiliares de la carretera. En el programa de reposición y conservación se engloban diversos subprogramas de actuación: Mejora de la plataforma y pavimentación en 8.320 kilómetros no incluidos en anteriores programas, con una valoración aproximada de 70.000 millones de pesetas. Conservación ordinaria, en donde se incluyen todas las operaciones habituales de conservación, estimándose su valoración en 50.000 millones de pesetas. Mejora de la seguridad vial, específicamente destinada a disminuir los índices de peligrosidad de las carreteras; está previsto destinar 12.000 millones de pesetas a este subprograma. Señalización, un subprograma que ha representado un volumen de inversiones inferior a las anteriores; su importancia es de primer orden para conseguir una adecuada y satisfactoria explotación de la red de carreteras.

El conjunto de las actuaciones contenidas en el programa de conservación y reposición, asciende a 140.000 millones de pesetas, y la mayor parte de sus realizaciones serán ya palpables en la primera fase del plan. Deben SS. SS., por último, tener en cuenta que en el programa de conservación y reposición se contienen actuaciones que son más próximas a la de acondicionamiento de carreteras, de manera que hay determinados tramos que, incluidos en el programa de conservación, sin embargo contienen particulares condiciones más próximas a lo que sería el programa de acondicionamiento.

Por último, el programa de actuaciones en medio urbano contempla las actuaciones en la red estatal a su paso por los principales núcleos urbanos, así como los accesos a los puertos y aeropuertos de interés general del Estado. Es del máximo interés del Departamento racionalizar las actuaciones en medio urbano, teniendo presente que la resolución de los problemas de viario y de transporte urbano es un cometido fundamentalmente municipal y autonómico. De ahí que en el presente programa la intervención estatal en zonas urbanas se concentre en lo necesario para garantizar la continuidad de los itinerarios estatales y facilitar el acceso a las principales ciudades, así como a los puertos y aeropuertos de interés general del Estado.

Las inversiones consideradas en este programa ascienden a 90.000 millones de pesetas. El conjunto de los cuatro programas expuestos supone planificar una inversión, en los ocho años programados, de 800.000 millones de pesetas. Su financiación está prevista con cargo a las partidas presupuestarias ordinarias. Una vez finalizadas las actuaciones programadas, la red estatal estará constituida por unas carreteras mejoradas y modernizadas, de tales características que no sólo no constituirán un condicionante, sino que coadyuvarán decisivamente en el óptimo funcionamiento del sistema de transportes.

Pudiera parecer que el Plan, por el alcance y envergadura de las actuaciones indicadas, es inviable y, por tanto, una simple declaración de intenciones. Para refutar esta posible opinión no me extenderé en más consideraciones genéricas, sino que basta comprobar lo ya realizado en 1984 y 1985 y lo programado para 1986, como expresión clara de la voluntad política de llevar adelante

un Plan que en este año quedará consolidado firmemente en sus inversiones básicas.

Asimismo, cabe resaltar la indudable trascendencia social de la construcción de obras públicas, como ha quedado reflejada con la asignación a las carreteras de una partida apreciable de la inversión pública adicional contemplada en el acuerdo económico y social suscrito entre el Gobierno, la Confederación de Organizaciones Empresariales y la Unión General de Trabajadores. Garantizar el mantenimiento de los ritmos inversores, con ser importante, no agota la necesidad de implementar distintos instrumentos para facilitar la viabilidad del plan. Es preciso reformar la normativa legal sobre carreteras, con el fin de modernizarla y adaptarla a la realidad de las diversas competencias y a las necesidades y características de este Plan. La adecuación a la estructura orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo a los planes y el marco competencial, ha conllevado una reorganización general de los servicios centrales y periféricos del Departamento.

En lo que atañe a carreteras, la nueva configuración aprobada permitirá una más ágil y eficaz gestión, que posibilitará la mejor puesta en práctica del Plan.

Además de estas acciones de carácter legal y organizativo, se han de maximizar los esfuerzos dirigidos a conseguir una mejor coordinación de las Administraciones implicadas. Pero junto a las medidas destinadas a desarrollar el Plan, es conveniente arbitrar otras orientadas a la profundización, mejora y seguimiento de la planificación ya realizada.

En una época de crisis como la actual, resulta arriesgado efectuar previsiones a medio y largo plazo, y por ello es necesario realizar un seguimiento de los principales parámetros del Plan para confirmar la bondad de las previsiones efectuadas y, en caso de observarse disparidades apreciables entre lo supuesto y lo realmente acaecido, proceder a su adaptación con los nuevos datos de la realidad.

En definitiva, señorías, de lo que se trata es de establecer la planificación no como un instrumento rígido producto de un evento excepcional realizado esporádicamente, sino como una acción continua e integrada en las prácticas habituales de gestión.

La ejecución total en tiempo y forma de los programas y, por tanto, la consecución de los objetivos propuestos, precisa del respaldo gubernamental explicitado en la aprobación del Plan por el Consejo de Ministros del día 11 de diciembre de 1985 y del apoyo parlamentario. Para la obtención del respaldo parlamentario —que confío en obtener— se somete a la consideración de este Pleno las resoluciones ya aprobadas por la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios con ocasión de mi comparecencia el pasado cinco de marzo.

Así aseguraremos el cumplimiento, requerido por la sociedad, del primer Plan General de Carreteras que se ha elaborado en los últimos veinticinco años.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Verde i Aldea): Muchas gracias, señor Ministro.

Conforme se ha indicado por la Presidencia, vamos a proceder seguidamente a la defensa de las propuestas de resolución que no figuran incorporadas al dictamen de la Comisión.

En primer lugar, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Centrista, el señor Ortiz para la defensa de las cuatro propuestas de resolución.

El señor ORTIZ GONZALEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, una intervención tan breve como requiere el estado del debate, bastante agotado y consumido en el trámite de Comisión, para defender las propuestas de resolución presentadas por el Grupo Parlamentario Centrista en relación con el Plan General de Carreteras.

La presentación, y segura aprobación de un Plan General de Carreteras —la aprobación es segura, es obvio— constituye un hecho del que debe congratularse todo Grupo político, todas las fuerzas políticas responsables; supone el que frente a los grandes temas de apariencia más espectacular, como las decisiones de política exterior o de defensa, que han llenado las páginas de los periódicos en las últimas semanas y algunos hogares españoles primero de zozobra y después de alivio, no cabe duda que hay que llegar a los temas como éste que componen la política de la realidad, la política de los asuntos nuestros de cada día, la política no de los políticos, sino de los ciudadanos en una contraposición que, ciertamente no nos favorece a aquellos que hemos hecho de la actividad política el núcleo fundamental de nuestro quehacer, el núcleo preferente.

Quien tiene el honor de dirigirles la palabra en este momento, señoras y señores Diputados, ha ocupado, como es bien conocido, la Cartera de Obras Públicas y tiene, por tanto, una especial sensibilidad ante la trascendencia que comporta el que este hemiciclo apruebe —como va a ser el caso— un Plan General de Carreteras. Plan que es expresión de una política de Gobierno con objetivos intrínsecamente dignos de planteamiento y defensa, como son la calidad de vida, la ordenación del territorio y el bienestar social, pero también como expresión de otros objetivos de política económica de no menos trascendencia, como es el aumento de la inversión pública y, consecuentemente, la defensa del empleo.

Pues bien, creemos que este Plan General de Carreteras que debatimos hoy, y que nosotros vamos a apoyar —por esta razón no hemos hecho turno en contra—, creemos que este Plan General de Carreteras que como digo apoyamos como un mínimo deseable es, si se me permite el lenguaje eufemístico, perfectible y estoy seguro de que el señor Ministro entiende que este Plan, como toda obra humana, es perfectible.

Dos observaciones muy concretas respecto a la mecánica de elaboración.

Mi Grupo cree a pies juntillas todos los datos técnicos que sirvier de apoyatura al estudio, porque están en el mundo de la tecnología de la carretera como datos admi-

tidos y porque, en definitiva, el equipo redactor del Plan General de Carreteras no es distinto del que había en el Ministerio allá por los años 1981 y 1982, cuando yo tuve la oportunidad de dirigir ese Departamento.

Una segunda observación menor, señorías, es que el mañana es el año 1987. No tiene sentido que el Plan se descomponga en dos fases, una de las cuales, la primera, ha transcurrido en sus tres cuartas partes. El año 1984 ya es historia; el año 1985 ya es historia, y el año 1986 —el señor Ministro lo sabe y los técnicos del Ministerio lo saben también— es historia, desde el punto de vista de las obras públicas, que tienen un largo proceso de contratación, licitación, adjudicación y ejecución.

Consiguientemente, no acabamos de entender por qué se habla de dos fases y de un Plan de Carreteras 1984-1991, como no sea por un ejercicio de cortesía con el antecesor del señor Ministro actual, entendiéndolo que aquello era un avance y esto es un plan. El mañana del Plan General de Carreteras, desde hoy, 20 de marzo de 1986, es el año 1987. No hacemos énfasis en esta materia, pero ciertamente valdría la pena revisar esta periodificación del Plan.

Entrando ya en temas de más enjundia y de más fondo, queremos decir que, en primer término, el Plan General de Carreteras nos parece que se presenta sin un marco adecuado de referencia más amplio y más seguro. La carretera es una vía de comunicación importante, pero no es la única. El transporte terrestre es importante, pero no es el único. Hacer un Plan General de Carreteras sin el marco previo de un Plan General de Transportes es posible —aquí está el Plan General de Carreteras—, pero es arriesgado y parcial sin esa política de transportes clara y explícita, y no bastan enunciados de carácter general. Así no se puede plantear, sería y rigurosamente, un Plan de Carreteras, porque hay que saber qué papel corresponde a cada medio. Hay que saber qué función se asigna a la carretera y, en la carretera, al transporte de la misma naturaleza, y al ferrocarril, al avión y al buque, en el conjunto. Y no basta con la idea elemental de que hacer carreteras y mejorarlas es siempre bueno, sea lo que sea lo que se haga, porque, en definitiva, creemos que la construcción y conservación de carreteras, actividad central del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, es una actividad económica y, por tanto, es la aplicación de medios limitados a fines ilimitados. Estoy seguro de que el señor Ministro comparte este punto de vista de que estamos en presencia de medios limitados. Y para ello hay que asignar recursos y hay que establecer prioridades en base a una política previa de transportes. Sin Plan de Transportes es bastante difícil asignar prioridades a cada uno de los modos que compiten en este mercado que es el transporte.

Y en este ámbito no estoy seguro de que el Plan General de Carreteras se acomode a las exigencias del programa electoral del Partido Socialista Obrero Español, en cuyos apartados de planificación concertada y en el de transporte, en el punto 3.7, se contienen unas referencias y unas afirmaciones a necesidades de coordinación que entendemos que no se han cumplido, o no se han cumpli-

do del todo. En efecto, en el punto 3.7, en la página 13 del programa electoral socialista, se dice que el criterio básico para las inversiones de la infraestructura será la coordinación de las correspondientes a los distintos modos del transporte. No sabemos cómo se ha hecho esa coordinación y nos gustaría estar seguros de que se ha realizado de un modo formal en el marco de un Plan General de Transportes.

Por estas razones, hemos presentado una propuesta de resolución en la que simplemente afirmamos que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la elaboración, en el plazo de un año, del Plan General de Transportes, en el que se integrarán los correspondientes a los distintos modos —terrestre, aéreo y marítimo— y se incorporarán las respectivas demandas de tráfico, los recursos para atenderlas, así como las infraestructuras necesarias. Una vez aprobado el Plan General de Transportes, se acomodarán a él el Plan General de Carreteras y cualesquiera otros del mismo carácter.

Habría sido deseable contar con el Plan General de Transportes de antemano. Ya que no es así, hágase el Plan General por el próximo Gobierno, que esperamos que no sea socialista, y acomódese después a este Plan General de Transportes, el Plan General de Carreteras.

La segunda consideración que nos sugiere el Plan es —y me gustaría que se me entendiera— que no estamos seguros de que este Plan General de Carreteras sea un plan del Gobierno; que el Gobierno ha aprobado el Plan, no cabe duda; que el Gobierno quiere el Plan, no cabe duda; que el Gobierno lo asume en todas sus consecuencias económico-financieras, suscita alguna duda. Este Diputado y portavoz no está seguro de que el Gobierno asuma las consecuencias económico-financieras de este Plan General de Carreteras.

En el Plan se prevén unas inversiones de 800.000 millones de pesetas en pesetas de 1983, y el señor Ministro ha hablado en diferentes ocasiones de una cifra redonda de un billón de pesetas. Como quiera que en 1984 se han gastado —según los datos dados por el señor Ministro en Comisión— 56.970 millones de pesetas; en el año 1985, 74.921 millones de pesetas, y en 1986 (previsión del señor Ministro), 83.402 millones de pesetas, quiere decirse que de ese billón de pesetas en números redondos se han gastado 215.000 millones de pesetas, que supongo que en pesetas de 1983 son del orden de 200.000 millones de pesetas. Por tanto, queda un montante, un orden de magnitud comprendido entre 800.000 millones de pesetas y un billón de pesetas para sólo cinco años, para el año 1987 y para los que van hasta el año 1991. Yo le pregunto al señor Ministro y al Gobierno: ¿De verdad existe el propósito serio de gastarse 200.000 millones de pesetas de promedio cada año hasta 1991, en pesetas de 1983? Yo no dudo de que el Gobierno tenga este propósito, pero sería bueno que se comprometiera de un modo más claro. En este sentido es en el que afirmo que no tengo la certidumbre de que el Gobierno de la nación, en su conjunto, haya asumido esta cifra. Y el tema es muy serio porque, si no, lo que estamos haciendo son excelentes declaraciones de voluntad, planes bastante fáciles de hacer para los servi-

cios competentes del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, pero, en definitiva, papel mojado si no tienen el aval de la realidad, si no tienen el respaldo de los recursos económicos necesarios para llevarlos a cabo. Esta es la razón por la que hemos elaborado una propuesta de resolución, la segunda, en la que proponemos lo siguiente: el Gobierno incorporará en las sucesivas leyes de Presupuestos, hasta el año 1991, las dotaciones precisas para el cumplimiento de las previsiones económicas del Plan General de Carreteras. Los remanentes que se produjeron en los créditos de un ejercicio se imputarán de modo automático al inmediato siguiente. Del mismo modo, las diferencias entre previsiones del Plan y necesidades se cubrirán con los necesarios créditos presupuestarios o recursos equivalentes.

En definitiva, se trata de dar viabilidad, de dar realismo al Plan General de Carreteras y salirse de las declaraciones de intenciones que recuerdan aquellas del artículo 6.º de la Constitución de Cádiz, bien conocidas y ya tópicas, de que los españoles debemos ser justos y benéficos.

La tercera consideración se refiere a un tema capital por el cual el Plan General de Carreteras pasa como de puntillas, aunque ciertamente fue abordado por el señor Ministro en su intervención en Comisión; me refiero a la eliminación de las autopistas y a la sustitución por las autovías, de las que se ha hecho muy poca mención o hay muy poco respaldo en el Plan General de Carreteras y en la Memoria que lo acompaña.

El Ministro, repito, fue más explícito al respecto en su intervención en Comisión. Aquí quisiera hacer, en nombre de mi Grupo, dos afirmaciones fundamentales. Primera, autovía y autopista no son, en absoluto, conceptos coincidentes, ni siquiera análogos. Una autovía es una carretera un poco mejor, es una carretera con dos calzados dobles y una separación intermedia, y algunas de las autovías que se mencionan en el Plan General de Carreteras no son más que puros desdoblamientos de vías actualmente existentes. Ni los requerimientos técnicos —radio de las curvas, pendientes máximas admisibles, hermeticidad garantizada salvo a los tráficos—, ni las exigencias de seguridad —puntos SOS, áreas de servicio, atenciones mecánicas y técnicas—, ni las exigencias de conservación —un bache no es compatible con una autopista—, son en absoluto comparables. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

Las vías rápidas de Europa (la Europa defensiva en la que ya estamos después de tantas vicisitudes; la Europa comunitaria en la que estábamos con anterioridad a las pasadas semanas) no son las autovías que contempla el Plan General de Carreteras, y uno se pregunta, ¿realmente las vías de penetración en Europa o de Europa en España son las autovías, las modestísimas autovías del Plan General de Carreteras que tenemos delante y que es objeto de debate?

La segunda afirmación es menos clara y es que la decisión de sustituir las autopistas por las llamadas autovías parece que es económica, parece que es el fracaso del sistema de autopistas de peaje de la Ley de Autopistas de 1972. Y aquí hay que decir que el Plan General y el Go-

bierno confunden las cosas, porque admitido el fracaso del sistema de autopistas de peaje, del sistema de concesión de la Ley de 1972, con toda su secuela de costes enormes para el Tesoro Público, como es el seguro de cambio, etcétera, que conoce tan bien el señor Ministro como yo —mucho mejor el señor Ministro que yo en estos momentos—, una cosa es el fracaso de la fórmula económica y otra el fracaso de la fórmula técnica llamada autopista, ¿o es que no caben autopistas por sistemas distintas al de peaje de la Ley de 1972?

Me parece que se ha proscrito la autopista en el deseo de proscribir la fórmula económica que ha servido de base hasta la fecha desde 1972 y, desde luego, tenemos que afirmar que entre las autopistas de la Ley de 1972 y su sistema de peaje, y las autovías, las modestas autopistas del Plan General de Carreteras, hay fórmulas intermedias, y en esta línea presentamos una propuesta de resolución para evitar esa eliminación definitiva de las autopistas del mapa de nuestras vías de comunicación.

En nuestra propuesta de resolución decimos: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que estudie la posibilidad —sólo que estudie— de que los tramos de autovías coincidentes con los del Plan de Autopistas, se puedan transformar en vías de estas características, mediante las inversiones adicionales necesarias total o parcialmente a cargo del Estado. Se arbitrarán las fórmulas empresariales de explotación, públicas o privadas, más adecuadas para que, mediante la aplicación de peajes no disuasorios para el usuario, aseguren la conservación y la infraestructura de seguridad —puntos SOS, áreas de servicios, atenciones mecánicas y sanitarias, etcétera— y se acomoden a las exigencias de la Red Europea de Autopistas.

En definitiva, señorías, lo que pretendemos es evitar que se consuma lo que nos parece un disparate, con el debido respeto, que es la proscripción, la eliminación de las autopistas del Plan General de Carreteras que estamos debatiendo.

Hay una última propuesta de resolución que presenta nuestro Grupo, que se orienta a dar satisfacción a la preocupación por las vías de comunicación entre España y Portugal. No oculto una preocupación justificada por el distrito electoral.

El señor PRESIDENTE: Señor Ortiz, sin perjuicio de que sea muy respetable esa preocupación, le ruego que vaya terminando.

El señor ORTIZ GONZALEZ: Acabo ya, señor Presidente.

Se trata, señorías, de asegurar unas vías de comunicación fluidas con el país vecino en toda su extensión territorial; en el norte, en el centro y en el sur. Por esta razón, en nuestra propuesta se dice que las comunicaciones entre Portugal y España se articularán en base a itinerarios principales, carretera nacional 550 o autovía; carretera nacional 122, nacional V y carretera nacional 431, que aseguren la fluidez de los tráficos en todas las áreas fronterizas de ambos países.

Señor Presidente, señorías, creemos que con la incorporación de estas propuestas, singularmente de las tres primeras, no tan consensuadas como las aprobadas en Comisión (ya hubiera deseado este Diputado cuando tuvo el honor de dirigir el Departamento de Obras Públicas encontrar una complacencia en la oposición a unas propuestas tan amigablemente establecidas), se mejora sustancialmente el Plan General de Carreteras, al que ciertamente no nos oponemos como un mínimo deseable.

En definitiva, señorías, Plan de Carreteras sí, pero cuanto antes en el marco de un Plan General de Transportes para que se asigne a cada modo su papel. Plan de Carreteras sí, pero con unas previsiones económicas realistas y vinculantes, para evitar que el Plan sea papel mojado. Plan de Carreteras sí, pero con unas vías rápidas auténticamente europeas, acomodadas a la red europea de autopistas, frente a estas modestísimas autovías del Plan General que debatimos.

Por estas razones, pedimos el voto favorable a nuestras propuestas de resolución.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ortiz.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Echeberria.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Señor Presidente, señorías, en primer lugar queremos dejar constancia de nuestra apreciación de que este Plan General de Carreteras que presenta el Gobierno implica un esfuerzo importante de planificación y de racionalización de esta importante materia, desde el punto de vista de los transportes y de la economía, en general, del Estado.

En segundo lugar quisiera hacer una defensa concreta de las tres propuestas de resolución que ha presentado nuestro Grupo al Plan y que pensamos que pueden matizar algunas de las propuestas que han sido consensuadas en la Comisión por los dos Grupos mayoritarios.

La primera de ellas hace referencia a la propuesta paginada con el número 5, que se refiere al tema del programa de autovías previsto en el Plan.

Nosotros deseáramos que en el texto de la propuesta de resolución consensuada se eliminase la última frase que dice exactamente: «Frente a la inviabilidad que hoy presenta la continuidad del programa de autopistas en régimen de concesión». Pensamos que, efectivamente, es lógico el plantear un programa ambicioso de autovías, pero pensamos que esa no es razón suficiente para eliminar, sin más, las posibles autopistas que pudieran construirse. Concretamente esta propuesta de resolución que va a aprobarse nos sugiere la duda de si se ha estudiado suficientemente esa inviabilidad de las autopistas; donde constan esos estudios y esa inviabilidad económica. Por dar un dato concreto nosotros entendemos que dentro de la autopista Burgos-Málaga, que no se contempla en el Plan, el tramo Armiñón-Málaga pudiera ser rentable. En consecuencia, no se puede hacer una afirmación tan genérica como la que se hace en esta propuesta de resolución que, de alguna manera, condicionaría las futuras actuaciones del Gobierno.

Por tanto, proponemos que se elimine esa afirmación tan tajante de la inviabilidad de las autopistas y que se deje, en su caso, al futuro el decidir si verdaderamente todas las autopistas son inviables o no. Téngase en cuenta que estamos hablando de un Plan cuyo horizonte es el año 1991, y que en cinco, seis, siete años pueden pasar muchas cosas. Simplemente, como anécdota, puede citarse, a estos efectos, lo que ha ocurrido, por ejemplo, con el precio del petróleo, que no tiene nada que ver con esto, pero quiero decir que nadie hubiese dicho hace unos años que pudiera pasar lo que está pasando actualmente en una materia prima de esta importancia.

En consecuencia, las apreciaciones económicas que actualmente existan pueden tener modificaciones sustanciales. Pensamos que una afirmación de este tipo, que cierra el paso, de alguna manera, a que el Gobierno contemple esa posibilidad, es negativa.

La segunda propuesta de resolución a la que nos vamos a referir es la que tiene número 7 entre las consensuadas, y que se refiere, concretamente, a las comunicaciones de España con el resto de Europa.

Nosotros pensamos que el tratamiento que se hace en el Plan de estas comunicaciones con Europa es acertado, es razonable, pero puede ser insuficiente. Puede ser insuficiente porque concretamente en lo que se refiere al eje pudiéramos decir Madrid-Burgos-Segovia no se contempla en el Plan ninguna actuación ni ningún tipo de coordinación con la carretera Nacional-I, de manera que, de alguna forma, esta carretera queda ignorada en el Plan.

Comprendemos perfectamente que el Plan contempla aquellas carreteras de competencia estatal, y que esta carretera, la N-I, en el tramo que afecta a la Comunidad Autónoma del País Vasco, está transferida y que, en consecuencia, es competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Pero pensamos que eso no es óbice para que en el Plan se previesen algunos mecanismos de coordinación que pudieran facilitar, por ejemplo, la consideración de carretera de interés de la Comunidad Económica Europea a este tramo, a este trozo que atraviesa el País Vasco y sin el cual no tendría excesivo sentido el resto de la carretera.

Por tanto, el ignorar, como digo, en el Plan posibles actuaciones (sin entrar en este momento a cargo de quién serían esas actuaciones), nos parece que tampoco es positivo. Téngase en cuenta, por ejemplo, que según los datos del año 1984, la Nacional-I tiene una intensidad media diaria de circulación de 8.134 a 43.215 vehículos en el tramo Vitoria-San Sebastián; la autopista Bilbao-Behobia, en el tramo Bilbao-San Sebastián, tiene de 6.993 a 10.363, y la autopista Bilbao-Zaragoza, en el tramo Bilbao-Miranda, tiene de 6.447 a 11.844. ¿Qué significa esto? Significa que, a pesar de que existen dos autopistas, no la mayor parte, pero sí una intensidad mayor de tráfico todavía sigue yendo por la Nacional-I.

En consecuencia, es innegable que esa carretera tiene una importancia fundamental y, como digo, aunque el tramo que atraviesa el País Vasco no sea de competencia estatal, es un tramo que no puede ignorarse a efecto de las actuaciones de este Plan y, desde luego, debe de tener-

se en cuenta como un eje fundamental de acceso a Europa.

Por otra parte, también cabe citar como un ejemplo similar el de la prolongación de la autopista de Navarra hasta Andoain, en Guipúzcoa, que es un eje lógico de acceso a Europa. Téngase en cuenta que también es un eje lógico de salida de una gran parte del valle del Ebro como, por ejemplo, de Logroño y Zaragoza, porque si esta autopista no se construyese y no se tuviera en cuenta, prácticamente el tráfico de Logroño y Zaragoza tendría que ir hasta Miranda. Nos parece que el ignorar también en el Plan este trozo que se va a construir —porque parece que ya está acordada la construcción— es una ignorancia verdaderamente importante, porque es algo que va a existir y que va a tener, indudablemente, un gran tráfico.

Por eso, nosotros entendemos que, sin entrar, como digo, en quién va a financiar las posibles obras, lo que debe de contemplar el Plan es una coordinación con las Comunidades Autónomas afectadas, de manera que no se ignoren en el Plan las actuaciones que puedan darse en esas carreteras. Por este motivo, nosotros planteamos una redacción de esa propuesta de resolución 7, que sería alternativa a la que se aprobó en Comisión, porque pensamos que es lógica, en cuanto que hace una referencia expresa a esa coordinación. Comprendemos que la coordinación con las Comunidades Autónomas está contemplada incluso en alguna otra propuesta de resolución, pero como es en ésta en la que se hace una referencia concreta y expresa a la comunicación con Europa, por eso es por lo que pedimos que sea en ésta en la que se introduzca expresamente también esa llamada a una posible coordinación y a un tener en cuenta la existencia de esas carreteras y de su tráfico, a efectos de las futuras actuaciones del Ministerio.

Por último, hemos presentado también una propuesta de resolución alternativa a la propuesta de resolución aprobada en Comisión con el número 11. Esta propuesta aprobada en Comisión hace referencia a la planificación del itinerario Madrid-Zaragoza, de manera que esa planificación pueda permitir la conversión de ese itinerario en una vía con características de autopista, con el fin de que Madrid quede conectado con el resto de las capitales europeas a través de una red de autopistas.

A nosotros, por supuesto que esta propuesta de resolución nos parece lógica, lo que pasa es que nos parece también indudablemente parcial. Es decir, el hacer una cita expresa a la comunicación de Madrid con el resto de Europa a través del eje Madrid-Zaragoza, nos parece insuficiente, porque es ignorar la carretera de mayor tráfico en este sentido, que es la de Madrid-Burgos. Entonces, lo que pedimos simplemente es que en esa propuesta de resolución, además de citar ese itinerario Madrid-Zaragoza como un itinerario lógico de acceso a Europa, se cite también el itinerario Madrid-Burgos.

A estos efectos, puede decirse que según el plano de aforos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo del año 1983, el tráfico por el itinerario Burgos-Madrid no ha descendido nunca de 5.609 vehículos/día, mientras que el tramo Madrid-Zaragoza no ha descendido de 4.321; es decir, estamos en lo mismo, el tramo Madrid-Burgos tiene 1.000

vehículos/día más que el tramo Madrid-Zaragoza. Esto no quiere decir que el tramo Madrid-Zaragoza no sea importante, nosotros estamos de acuerdo en que es importante y en que hay que contemplarlo. En lo que no estamos de acuerdo es en que se ignore y no se cite expresamente (si es que se cita expresamente el otro), el tramo Madrid-Burgos.

En consecuencia, desearíamos que en esa propuesta de resolución se cite también, como digo, el tramo Madrid-Burgos, o si es una alternativa que no se puede aceptar, propondríamos una transacción según la cual se aceptase una propuesta de resolución con el mismo texto exactamente que la que ha sido aceptada en Comisión, pero poniendo en lugar de Madrid-Zaragoza, Madrid-Burgos, de manera que ambas propuestas de resolución fuesen aceptadas.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Echeberría.

Tiene la palabra el señor Molins.

El señor MOLINS I AMAT: Señor Presidente, señorías, nuestro Grupo Parlamentario comprende la alegría, podríamos llamarla así, del señor Ministro en la presentación de este Plan de Carreteras, porque ciertamente es este un plan integral de carreteras, el único en los últimos veinticinco años, como nos ha recordado el señor Ministro y como pretende también recordar la propuesta de resolución aprobada en Comisión.

Pero nosotros consideramos que este Plan de Carreteras, señor Ministro, señorías, tiene dos carencias fundamentales. En primer lugar, que probablemente más que ser o representar una planificación verdadera, no es más que la suma de unas determinadas actuaciones que el Ministerio tiene previstas. Es decir, que no se actúa sobre una realidad global de conjunto, vista precisamente en ese conjunto, sino que se suman las distintas actuaciones en orden a las necesidades puntuales, y eso conforma lo que creemos nosotros es más un plan de actuaciones que una planificación verdadera.

En segundo lugar, tenemos dudas sobre la afirmación que aparece en la primera de las resoluciones aprobadas en Comisión respecto a que este plan de carreteras pueda ayudar y contribuir a procurar un mayor equilibrio social y territorial. Ciertamente debería ser una de las pretensiones de cualquier planificación, una de las pretensiones de cualquier plan, pero entendemos que, por lo menos en lo que hace referencia a este plan, esa contribución no queda, a nuestro entender, suficientemente puesta de manifiesto; es decir, no creemos que pueda decirse que este plan contribuye a dotar de una mayor equilibrio social y territorial a nuestra realidad en carreteras.

En tercer lugar, contiene, por otra parte, el plan, y más concretamente todavía las resoluciones aprobadas en Comisión, alguna afirmación de validez dudosa que ya ha sido puesta de manifiesto aquí por quienes me han precedido en el uso de la palabra. Hago referencia, señor Ministro, señorías, a la afirmación de la inviabilidad en la

continuidad del programa de autopistas en régimen de concesión. Creo que todos podemos reconocer los fracasos evidentes, que han existido en nuestra historia, estas autopistas en régimen de concesión. Todos debemos reconocer esos fracasos; pero nos parece, señor Ministro, que no es menos evidente que esos fracasos no pueden llevarnos a generalizaciones como las que se contemplan en esa resolución. El señor Ministro es consciente de que existen hoy, y estoy seguro de que él lo comparte, tramos en la realidad viaria española que son susceptibles de ser explotados a través del régimen de concesión. Otra cosa es que deba estudiarse un equilibrio concesional distinto de las premisas que se contienen en los planes anteriores de autopistas. Otra cosa es, incluso, que buena parte de los planes de autopistas previstos no sea posible realizarlos y llevarlos a cabo, por cuanto que esas autopistas no aguantan el equilibrio concesional a través de un peaje, digamos, normal; pero, repito, esos fracasos evidentes y esas realidades concretas no deben llevarnos a la generalización de la inviabilidad del régimen de concesión en la construcción de autopistas.

En cuarto lugar, señor Presidente, entendemos que existen, dentro de este plan de actuaciones, actuaciones que no se corresponden, con lo que podríamos llamar las declaraciones de principios, o con el objetivo que según el plan se persigue con ellas. Estoy pensando, por ejemplo, en el tema de la importancia, con la que estamos absolutamente de acuerdo, que se atribuye a la red de conexiones con Europa. Esa importancia teórica que se da a esas vías de comunicación con Europa entendemos nosotros que después no viene correspondida con las actuaciones concretas planificadas en este Plan de Carreteras.

Muchas de nuestras resoluciones, señor Presidente, señorías, van dirigidas precisamente a este tipo de comunicaciones. Lo que en el momento de las transferencias, de traspasos de red viaria se dio en llamar el «eje pirenaico», que por cuestiones estratégicas sigue siendo de atribución de la Administración Central del Estado, en su tramo concreto de la provincia de Gerona, entre Olot y Figueras, no recibe, a nuestro entender, el adecuado tratamiento en este Plan de Carreteras y es objeto, como verán SS. SS., de tres de nuestras resoluciones. Entendemos que es necesario que se continúe el esfuerzo que el Ministerio está llevando a cabo en otros tramos de ese mismo eje pirenaico, entre Seo de Urgel y Puigcerdá, que cierto es que está en período de ejecución y presupuestado para las próximas anualidades; pero, en cambio, no se corresponde —repito— con ese tramo Olot-Figueras que, como el señor Ministro conoce muy bien, es de gran importancia para esas poblaciones a las que podría teóricamente servir.

Por otra parte, un itinerario enormemente importante, Mongat-Mataró, importante por la intensidad viaria de tráfico que como media soporta el tramo Mongat-Mataró, a nuestro entender, tampoco recibe el tratamiento que requeriría, donde podría ser necesario ese logro positivo que contiene el plan de autovías, donde podría ser necesario —repito— aplicar autovía a ese tramo, que con una media actual de 25.000 vehículos diarios y una previsión

hacia el año 1993 de 40.000 vehículos diarios, pasa por ser uno de los tramos que soporta un mayor tráfico, como el Ministro sin duda conoce.

Por último, señor Presidente, otra de nuestras resoluciones, la última, pretende que sea contemplado el problema que presenta la red arterial de Barcelona que, como ya es normal en las grandes capitales y así ha movido a actuaciones conjuntas de ese estilo a las distintas administraciones en otras ciudades españolas, requiere, por la cuantía de sus inversiones, una coordinación entre el Ayuntamiento, la Corporación Metropolitana, la Generalidad, obviamente, y también el Ministerio de Obras Públicas. Esa red arterial de Barcelona se hace tanto más perentoria por cuanto, como SS. SS. conocen, con el esfuerzo unánime de todas las fuerzas políticas, existe la posibilidad de que Barcelona pueda ser nominada como Ciudad Olímpica para el año 1992.

Nos parece, señor Presidente, que es necesario que el Plan contemple esa posibilidad, esa contribución por parte del Ministerio de Obras Públicas de esa conjunción de intereses compartidos con las administraciones Local y Autónoma y que, por tanto, eso debería ser contemplado también y a eso obedece nuestra resolución número 8, la última de las presentadas por nuestro Grupo Parlamentario.

Nada más, señor Presidente, y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Molins.

Fijación de posiciones de los Grupos Parlamentarios Popular y Socialista.

El señor Sisó tiene la palabra.

El señor SISO CRUELLAS: Señor Presidente, señorías, sin duda un Plan General de Carreteras es algo muy importante en cualquier país. Ahora bien, presentar el mismo plan tres veces ante esta Cámara, dos en Comisión y una tercera ahora, quizá sea demasiado.

El señor PRESIDENTE: Señor Sisó, fue una decisión de la Mesa de la Cámara, respecto de la cual el Ejecutivo no tiene nada que ver.

El señor SISO CRUELLAS: En cualquier caso, mi Grupo agradece al señor Ministro esta nueva oportunidad que nos brinda de debatir este plan de carreteras.

Por tercera vez tenemos que analizar el Plan sin obrar en nuestro poder la necesaria documentación; no obstante, nuestro Grupo está de acuerdo con cualquier acción que suponga una mejora en la infraestructura y este plan, en conjunto, la mejora. Esta es nuestra primera afirmación.

Su señoría ha intentado demostrar que un Plan General de Carreteras, en un país como el nuestro, en donde por carretera se mueve el 89 por ciento del total del tráfico interior de viajeros y el 91 por ciento de las mercancías, no necesita ser fruto de una planificación integral del transporte. Permítame, señor Ministro, que no esté de acuerdo.

Creo que un sector de tanta importancia, tanto econó-

mica como socialmente, debe ser coordinado mediante un plan nacional del transporte que cuantifique la actual y futura demanda de transporte y las necesidades de infraestructura de cada uno de los modos, pero contemplados en su conjunto, no cada uno por separado. O sea, que un Plan General de Carreteras debe ser un instrumento coordinado, no un instrumento coordinador.

Con esto, no quiero quitarle importancia a este u otro Plan General de Carreteras, sino todo lo contrario. Estoy seguro que si tuviéramos los estudios que determinarán las necesidades reales de transporte en el futuro, veríamos que es necesario acometer un Plan General de Carreteras mucho más ambicioso, y cuando digo carreteras que se entienda que es carreteras de distintas plataformas, autovías y autopistas, según la demanda de cada uno de los corredores que se estudien.

Si bien se han descrito los estudios que dicen han permitido determinar la demanda y la oferta de la red de interés general del Estado, así como los estudios complementarios de accesibilidad, en ningún momento, en cambio, se ha dicho cuál ha sido el proceso de evaluación de las distintas alternativas que se podrían plantear para adecuar la oferta viaria a la demanda de transporte, y únicamente, después de describir someramente el inventario de la red y la demanda de tráfico, se pasa a una programación de actuaciones, quedando convertido, lo que debería ser un documento de planificación, en un simple programa de intención de inversiones.

Entrando ahora a comentar cuestiones concretas de este plan empezaré por decir que las vías definidas como autovías no son tales. Muchos tramos de las mismas son simplemente un desdoblamiento de calzada. Este punto es muy importante resaltarlo, ya que se justifica la no creación de una nueva red de autopistas en base a la fuerte diferencia de inversión que requieren éstas en comparación con las autovías, cuando el coste de una autovía construida según lo especifica la actual Ley de Carreteras es tan solo entre un 15 o un 20 por ciento menor que la construcción de una autopista e, inclusive, en algunos casos, de un 10 por ciento.

Corresponde al Gobierno fijar y, sin duda, definir qué tipo de vías terrestres quiere construir, pero, una vez definidas, hay que denominarlas de acuerdo a los términos indicados en la ley de Carreteras al objeto de no confundir a los usuarios, ni tampoco a la opinión pública.

Evidentemente estos simples desdoblamientos de calzada previstos en el Plan General de Carreteras requieren mucha menos inversión que la construcción de una red de verdaderas autovías. Ahí está la diferencia de coste entre lo que se ha programado y las autopistas y no entre éstas y las autovías, aunque los inconvenientes que presentan, como S. S. sabe, son importantes.

Una de las razones por las cuales creemos que será difícil aplicar este plan, es que si hacemos desdoblamientos de calzadas, entonces no podremos tener un control de accesos, puesto que las calzadas que existen actualmente tienen una serie de accesos que no pueden en estos momentos reducirse a no ser que se construyan calzadas de servicio. Por tanto, la imposibilidad de convertirlas en

verdaderas autovías es clara, a no ser que se hagan inversiones parecidas a las que ahora no queremos, que son las autopistas.

Otro fallo de este Plan General de Carreteras es que ha sido concebido y redactado sin estudiar a fondo las consecuencias derivadas de la integración de España en la Comunidad Económica Europea, y esto es grave porque no sólo nuestra disponibilidad de la red, evaluada por el número de kilómetros de carreteras y autopistas por kilómetro de superficie, figura en los puestos de cola de Europa occidental, sino que, además, nuestra red está muy deteriorada y agravará aún más los efectos negativos que sobre nuestra economía produce el déficit de infraestructura.

Por otra parte, debemos tener en cuenta que el resto de los países europeos disponen de una red ferroviaria más importante que la española e, incluso, algunos tienen una red fluvial para el transporte pesado.

Se hace urgente, por tanto, adecuar nuestra red a la actual y futura demanda de transporte por carretera, cubriendo las muchas insuficiencias no sólo de densidad, sino también de reposición y conservación. En este sentido, hay que tener en cuenta el hecho de que una conservación de la carretera no efectuada en su momento se traduce casi de forma exponencial en unas necesidades de inversión muy superiores en años sucesivos.

Y este es otro gran fallo del plan, las previsiones de inversiones para conservación, las dotaciones para conservación de nuestras carreteras deben ser superiores; de lo contrario, España no logrará equiparar el índice de calidad de sus carreteras al resto de los países de Europa occidental y nos costará más tiempo y será más cara nuestra recuperación. No olvidemos que puede hacer no rentables desde ahora aquellas actividades en las que el costo del transporte afecta sensiblemente al precio final del producto ofertado y está claro también que con mayor densidad y mejores índices de calidad de nuestras vías de comunicación, nuestra oferta turística, de tanta importancia para nosotros, sería mucho más amplia y mejor repartida por toda la geografía española.

Soy de los que creen que el déficit y baja calidad de nuestras infraestructuras fue uno de los factores que más influyeron en la llamada «Calabaza de Disney».

Otra prueba de que al redactar el plan no se tuvo en cuenta nuestro ingreso en el Mercado Común, es el que se haya dejado a Madrid como única capital de la Europa occidental, junto con Lisboa, sin un enlace con las restantes capitales mediante autopista.

Es necesario pensar pues, en una ruta rápida Madrid resto de las capitales europeas que, sin duda, pasa por unir Madrid-Zaragoza mediante autopista, y una vez en Zaragoza, la forma de enlazar con las autopistas francesas con un recorrido mínimo, con un gran ahorro de tiempo y costes para nuestros transportes por carretera, es continuar con una autovía o autopista, a través de la provincia de Huesca y cruzar los Pirineos. Si no se hace así, el recorrido de cualquier transporte pesado de Zaragoza hay que multiplicarlo por tres o cuatro veces.

En nuestro vecino país el tema también preocupa. Así

la revista francesa «Le Moniteur» recoge las impresiones de las partes afectadas en su número de febrero pasado.

Se puede comprobar cómo los vecinos franceses están sensibilizados por la creación de una nueva autopista. El Consejo General de los Altos Pirineos presentó en agosto del pasado año, por medio de su Presidente Hubert Peyou, una moción relacionada con el posible enlace internacional Madrid-París.

Francisco Abadie, Senador por Lourdes, ha manifestado: la unión internacional París-Madrid, por la región de Midi-Pyrénées, sería provechosa casi tanto para las regiones afectadas por la crisis económica francesa, como también para la Comunidad de Aragón.

En lo que respecta a los incumplimientos, no voy a relacionarlos, porque siempre me podrá contestar el señor Ministro que se cumplirán todos los plazos programados, puesto que hasta el año 1987 no termina la primera fase; sólo diré que una cosa es licitar una obra, y otra muy distinta es ponerla en servicio, y me parece que los plazos que se han dado son de licitación y no de puesta en servicio.

Por último, pienso que lo correcto hubiese sido redactar, en primer lugar, una nueva Ley de Carreteras y seguidamente la del Plan Nacional de Carreteras.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sisó.

El señor Sáenz Lorenzo, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra.

El señor SAENZ LORENZO: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en nombre del Grupo Socialista voy a consumir un turno de apoyo al Plan de Carreteras formulado por el Gobierno, de apoyo también al resto de resoluciones aprobadas en la Comisión por unanimidad de la misma, por parte de los Grupos Parlamentarios presentes en aquella sesión, y voy a consumir un turno de explicación de la posición de nuestro Grupo respecto de las propuestas aquí defendidas y presentadas en el día de hoy.

En primer lugar, quisiera señalar que nos parece muy importante, que nos parece incluso imprescindible que en el terreno de las carreteras exista un Plan General de Carreteras en vigor, que exista un criterio planificador. Sin la planificación las actuaciones se convierten en aisladas, hay presiones localistas y normalmente se suelen atender solamente las necesidades de la demanda de mayor tráfico.

Pensamos que a través de un Plan, a través de un criterio planificador se pueden abordar simultáneamente esos dos grandes objetivos, que son, por una parte atender la demanda y las necesidades del país y, por otra parte, atender al mismo tiempo al necesario equilibrio territorial.

Solamente desde un Plan General, desde un criterio planificador se pueden atender adecuadamente desde nuestra opinión, estos dos objetivos. Nosotros estamos satisfechos de que este criterio en favor de la planificación haya sido manifestado hoy aquí por los distintos Grupos

Parlamentarios y también pensamos que es bueno que haya una planificación general del transporte, aunque pensamos que esta planificación necesita de un período de maduración más largo, que se está empezando a discutir en estos momentos en Europa, y que será conveniente que ese criterio más general esté presente, pero que lo que no puede hacerse es negar la validez de un plan en función de que no exista un plan más general.

Este es el primer Plan de Carreteras en veinticinco años. Creo que eso es muy positivo para las comunicaciones en nuestro país y que, por tanto, tiene que ser saludado con alegría. El criterio de que muchas veces lo mejor —dice un refrán castellano— es enemigo de lo bueno, yo pienso que éste podría ser perfectamente un caso que lo ilustra.

Por tanto, en primer lugar, hacer una valoración positiva del plan e instar al Gobierno a que siempre exista un plan en vigor, a que antes de que se termine el período de vigencia de este plan se dote de nuevos mecanismos planificadores que sean similares o distintos del actual, pero que el país siempre tenga una perspectiva de futuro en cuanto a sus comunicaciones y en cuanto a sus carreteras. Esa es una de las primeras resoluciones que aprobamos en Comisión y junto a ella la de que exista un control para que se vayan cumpliendo las previsiones del plan. En este sentido pretendemos que el Gobierno, al terminar cada una de las fases del plan, presente un informe, haga una valoración de en qué medida se está cumpliendo, si hay que hacer modificaciones para cumplir los objetivos que se pretenden, y que ese informe se presente y se discuta ante el Congreso.

Sin embargo, en estos momentos ya podemos decir que tenemos una cierta perspectiva de la medida en la que se está cumpliendo el plan y de si son verdad algunas de las afirmaciones que se han hecho desde aquí en el sentido de que es muy fácil presentar los planes, pero no parece tan fácil cumplirlos.

Creo que este plan ya tiene un par de años de funcionamiento y podemos valorar que hasta el momento se vienen cumpliendo las previsiones, lo cual, desde nuestro punto de vista, es altamente satisfactorio. No solamente disponemos de un plan, sino que disponemos de un plan realista que en los dos primeros años de vigencia provisional está cumpliendo las previsiones de inversiones y las previsiones de realizaciones que se plantearon.

El plan afronta con eficacia, desde nuestro punto de vista, una necesidad que tenía nuestro país, cada vez más evidente, de ser dotado de una red de vías rápidas de comunicaciones que responde a una demanda natural existente y que, al mismo tiempo, es acorde con nuestras posibilidades presupuestarias.

Algunos de los portavoces han hablado aquí de no cerrar las posibilidades de las autopistas. Yo pienso que al final del plan se plantea una situación radicalmente distinta de los itinerarios más importantes en el país de la que existía al principio. En estos momentos, al comienzo del plan, existen unas deficiencias evidentes que están en buena medida cumplimentadas, en buena medida satisfechas al final del plan. Por tanto, la situación la modifica de forma sustancial y no de forma parcial, no afron-

tando solamente determinadas actuaciones, sino desde un punto de vista globalizado. Pienso que esto sería imprescindible plantearlo con el sistema de autopistas y en particular con el sistema de autopistas en régimen de concesión, que creo que está claro que ha fracasado en este país por las enormes deudas que ha generado y a las que, en buena medida, ha tenido y está teniendo que hacer frente el Estado, teniendo que distraer fondos que serían suficientes —algunos de ellos—, para poder tener actuaciones más rápidas y más eficaces en el terreno de las carreteras.

Por tanto, pensamos que se afronta esa necesidad de vías rápidas con realismo y con eficacia. Las autovías —que en muchos casos tienen prestaciones muy similares a las autopistas, puesto que buena parte de esas autovías van a tener itinerarios nuevos—, van a limitar los accesos, van a aumentar la seguridad, van a aumentar la rapidez de circulación de una forma importante, pero, al mismo tiempo, no tienen el enorme coste de las autopistas, que nos llevaría a tener que limitar enormemente las posibilidades de actuación para cubrir las necesidades de todo el territorio español. Por tanto, es un programa de autovías que afronta los problemas, que los resuelve con eficacia y con realismo.

Nos parece interesante también señalar la importancia del programa de conservación. Si hay que resolver esos grandes itinerarios, esas vías rápidas de comunicación en el país, es importante tener unas mínimas condiciones en toda la plataforma de competencia del Estado. Esa plataforma ha quedado reducida a 20.000 millones, y una de las características muy positivas del Plan, desde nuestro punto de vista, es que la actuación se extiende a todos y cada uno de esos kilómetros de competencia del Estado, es decir, que al programa de autovías y al de acondicionamiento se une un programa de conservación que pensamos que no debe faltar, que debe estar siempre presente en cualquier Plan de Carreteras, puesto que es imprescindible asegurar unas condiciones mínimas, tanto de seguridad como de la plataforma, para que esa red nacional se mantenga en unas condiciones adecuadas. Por tanto, valoración positiva, también, del programa de conservación.

El resto de las propuestas de resolución aprobadas se refieren a que haya una adecuada financiación, coincidiendo en ello con la preocupación mostrada por el Grupo Centrista; en que haya una coordinación con las Comunidades Autónomas, preocupación que también ha sido manifestada hoy en esta tribuna; de que se cuide especialmente el medio ambiente y que se reforme la actual Ley de Carreteras para adaptarla a este plan. Ese conjunto de propuestas fue aprobado en Comisión y va a ser, por tanto, también mantenido y votado por nuestro Grupo en este trámite.

En cuanto a las nuevas propuestas planteadas por los Grupos Parlamentarios que no estuvieron presentes en ese debate de Comisión, vamos a señalar nuestra posición. Algunas de ellas entendemos que pueden considerarse asumidas dentro de las propuestas que ya están incorporadas al dictamen de la Comisión, entre ellas alguna del

Grupo Centrista, la que hemos señalado respecto a la necesidad de la financiación. Nuestro Grupo y la Comisión plantean su preocupación de que haya una financiación adecuada. La experiencia existente hasta ahora, de todas formas, es positiva, puesto que efectivamente se están cumpliendo las previsiones, se están afrontando las previsiones desde el punto de vista presupuestario. Por tanto, hasta ahora la experiencia existente es positiva, pero pensamos que ese esfuerzo debe mantenerse en el futuro.

También pensamos que es asumible el espíritu de algunas de las propuestas del Grupo Parlamentario Vasco. No consideramos adecuada la supresión de la frase que ellos pretenden, por las razones que antes he señalado, y vamos a votar a favor de su propuesta de que también la autovía de Madrid a Burgos tenga el mismo carácter, digamos unas especificaciones más estrictas, para que en un futuro pueda llegar a convertirse en autopista, igual que la de Madrid a Zaragoza. Vamos a apoyar esa propuesta porque pensamos que son las dos vías naturales de comunicación con Europa y parece lógico que no se haga distinción entre una y otra.

En cuanto a las propuestas de resolución que aquí se hacen, fundamentalmente por parte de Minoría Catalana y alguna del Grupo Centrista, algunas de ellas son asumidas en el propio proyecto; lo que pasa es que no están como actuaciones urbanas, sino dentro de programa del acondicionamiento, puesto que afectan a ciudades de menos de 50.000 habitantes, pero pensamos que se distancian del planteamiento que aquí se hace de las propuestas de resolución; propuestas de resolución que hemos procurado que sean valoraciones globales de objetivos y planteamientos del plan y no reivindicaciones más locales o con interés más local. Si cada uno de los Grupos, si cada uno de los Diputados hiciéramos planteamientos respecto de nuestra propia circunscripción, creo que se desvirtuaría en gran medida el contenido de este plan.

Pensamos que la mayor parte de las propuestas de Minoría Catalana están en buena medida asumidas por el plan o están contempladas como posibilidad dentro del programa de acondicionamiento de cada una de esas ciudades que señalan. Pensamos que es imprescindible una actuación especial respecto a los accesos a Barcelona en relación con la celebración de la Olimpiada, pero entendemos que este tipo de resoluciones se distancia del criterio que hemos adoptado, de que tengan carácter general y no carácter de modificación de propuestas locales. Pensamos que ese no es el camino del debate y de las propuestas de resolución y, por tanto, no vamos a votar a favor de las mismas, aunque repito que la mayor parte de ellas son asumibles, desde el punto de vista del propio plan y en la situación en que está en estos momentos. Por tanto, nuestra posición va a ser desfavorable, contraria a la mayor parte de las propuestas de resolución que se van a votar aquí.

Vámos a votar a favor de las propuestas consensuadas con el Grupo Popular en Comisión y que ya están incorporadas al dictamen de la Comisión, y vamos a votar también a favor de la propuesta que hemos señalado del Grupo Vasco, estimando que algunas otras propuestas, a las

que me he referido, están o se pueden considerar aceptadas en espíritu dentro de las propuestas de resolución que ya están contenidas en el dictamen de la Comisión.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

El señor MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, permítame intervenir, con la máxima brevedad, para hacer tres o cuatro precisiones sobre cuestiones que me parece básico concretar en torno a este debate y sin perjuicio de los comentarios que ya se han producido sobre el contenido de las distintas mociones.

Se ha alegado que no puede ser un instrumento de planificación y sí de previsión de inversiones este Plan General de Carreteras, en la medida en que no hay preexistente un Plan General de Coordinación de los Transportes.

Debo señalar a S. S., que ha mencionado esta cuestión, que el Plan General de Carreteras, que constituye un instrumento de planificación (de lo que no se ha dado traslado naturalmente a la Cámara los instrumentos técnicos, que tienen a su disposición), tiene en cuenta hechos palpables y claros que permiten dar una respuesta planificada que es la demanda de tráfico, la estructura del tráfico, de usuarios y de mercancías que se produce en España y que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha señalado ya con cifras que creo son bastante expresivas.

La naturaleza y el alcance de la demanda que tiene la carretera española en su conjunto es perfectamente conocida y es, por tanto, posible dar una respuesta aislada y puntual o global para la estructura de las carreteras.

El Plan General de Transportes, que comienza a discutirse ahora en la Comunidad Europea será posible, sin perjuicio del avance del Plan General de Carreteras, cuando esta Cámara pueda discutir la Ley de Ordenación de Transportes que ha traído el Gobierno a discusión de la Cámara.

Lo que es evidente es que no podemos aplazar un instrumento de planificación porque no se disponga de un instrumento más global para la política de transportes. En todo caso, debo señalar que es la primera vez que se trae a la Cámara un instrumento que va a permitir globalizar la respuesta de la política de transportes, sea por vía férrea, sea por vía fluvial o marítima, sea por vía de carretera. Por tanto, va a ser posible una política de transportes en la medida en que prosperen los instrumentos que van a facilitar esa planificación que en Europa es incipiente, pero ello nunca debía impedir la existencia de una planificación en carreteras que diagnostica necesidades muy conocidas.

Creo que S. S. no deben profundizar demasiado en esta cuestión para coincidir con la sociedad en la necesidad de dar una respuesta global al tema de las carreteras, que es apreciada por los usuarios, que es perfectamente conocida y que cualquiera capta en sus necesidades globales.

Segunda precisión. Se ha dicho que este instrumento no es adecuado para equilibrar los territorios. Quizá se ha dicho desde una perspectiva en la que las satisfacciones viarias son más cumplidas, y en la que la infraestructura, aunque la concentración urbanística hace graves los problemas, no permite apreciar la gravedad de los desequilibrios territoriales que hay en otros territorios españoles.

Permítanme S. S. que les recuerde que hay regiones como Galicia, como Extremadura, como Andalucía o como Cantabria, donde la aparición del Plan General de Carreteras, con sus instrumentos, todo lo perfectibles que se quiera, abre un horizonte de clarificación de sus posibilidades, incluso en la inversión industrial de la que carecían hasta la aparición del Plan General de Carreteras, y que mi evidencia es que los contactos con las autoridades autonómicas de Galicia, de Cantabria, de Extremadura y Andalucía han abierto unas enormes expectativas a la hora de lograr una política que equilibre territorialmente.

El fracaso de muchos núcleos de industrialización, previstos en esos territorios, se ha debido históricamente a la falta de infraestructura. De manera que la aparición de este Plan General de Carreteras —ya lo creo— facilita un progreso en el equilibrio territorial, especialmente en aquellas regiones que históricamente han padecido el más grave desequilibrio y que, afortunadamente, para otros no existía con esos detalles o aspectos.

Tercera precisión que me gustaría ofrecer a S. S. para situar las críticas en sus justos términos. Se ha hablado de la necesidad de perfeccionar nuestros contactos con el ámbito de la Comunidad Europea, es decir, con Portugal y Francia, que son nuestros países limítrofes.

Ya tuve ocasión de manifestar en la Comisión (quizá alguno de los Diputados que ha intervenido a lo largo de esta mañana no había tenido ocasión de poder escuchar esas manifestaciones) que todos los contactos con Portugal se han establecido previas las conversaciones técnicas y políticas con las autoridades portuguesas, de manera que hemos logrado definir y diagnosticar perfectamente cuáles son las necesidades de ambos países. Asimismo hemos mantenido contactos con las autoridades francesas que excluyen un posible contacto transpirenaico a través de Aragón que tenga las características de conectar las capitales de España y Francia. De manera que no es el Plan General de Carreteras el que excluye esa vía transpirenaica por el macizo central, sino que son las propias autoridades francesas quienes desean que esa conexión se establezca en los extremos de los Pirineos en la región de la Comunidad Autónoma Catalana y en la frontera de la Comunidad Autónoma Vasca y, por tanto, los planes de carreteras del Gobierno español se adaptan a las previsiones y a las expectativas de inversión que se producen en la República francesa.

Sería absurdo que planteáramos una autovía que pase por Aragón, desde Madrid hasta Francia, atravesando los Pirineos cuando sabemos que al otro lado de ellos no va a haber autopista, no va a haber una inversión de esas características. ¿Es lógico que hagamos ese esfuerzo? No

excluye, señorías, que cuando el Plan esté mediado en torno a los años 1987, 1988 ó 1989, quien ostente las responsabilidades de estas materias en el Gobierno plantee las perspectivas de un segundo plan que seguramente podrá acometer objetivos que hoy no son tan extraordinariamente urgentes como los que se acometen en este Plan General de Carreteras, y quizá para entonces las autoridades francesas hayan evolucionado en sus posiciones. Yo en este momento no estoy en condiciones de adivinarlo; sí estoy en condiciones de manifestar con toda claridad que no es posible ese planteamiento, aunque sólo sea por el hecho de que la República Francesa, las autoridades francesas, no admiten ese planteamiento.

El Diputado que me ha hablado en nombre del Grupo Socialista ha hecho una manifestación en la que quiero insistir. Cómo está la red actual en las grandes rutas, en los grandes recorridos desde Madrid hasta las distintas Comunidades Autónomas y cómo queda al final de la aplicación del Plan General de Carreteras.

Esa es la valoración que hay que hacer. Podemos asumir como un instrumento casi mágico la expresión de que una autopista es mejor que una autovía. Señorías, se trata de remodelar profundamente las actuales rutas que unen la capital de España con la periferia de manera que garanticemos unas buenas condiciones para los tráficos de largo recorrido, pero asegurando a la vez que el importe tráfico intermunicipal, no de largo recorrido, que se produce en esas rutas, disponga también de una apropiada estructura. De manera que la autovía no puede convertirse en una autopista, salvo si renunciamos a que la actual previsión dé solución, mantenga la continuidad en los contactos entre los diversos municipios que hay a lo largo de la ruta. *(El señor Vicepresidente, Torres Boursault, ocupa la Presidencia.)*

La opción autopista puede ser planteable históricamente una vez resolvamos la necesidad de que todos los municipios conectados a lo largo de la ruta reciban una infraestructura digna, adecuada, segura y capaz. Esa es la primera necesidad. Yo no excluyo que en el futuro, que en el horizonte histórico quepan otras actuaciones.

Por último, estas autovías que satisfacen las necesidades de largo recorrido —y a quienes también debemos ofrecer esta infraestructura— y que son seguramente todos los puntos de saturación de los tráficos interurbanos, esos tráficos de corto recorrido— van a tener no solamente un desdoblamiento sino que van a tener un nuevo trazado aproximadamente en un cuarenta por ciento de su recorrido, lo cual es significativo. Van a tener separación. Van a tener control de acceso y vías de servicio para garantizar el control de acceso. Por tanto, no estamos ante un mero desdoblamiento en el que se aumenta la anchura de la ruta y no se introducen todos aquellos elementos que permiten configurar la carretera como un hecho completamente nuevo desde el punto de vista estructural. Hay una corrección geométrica, se hace una variación del trazado, aunque manteniendo las conexiones intermunicipales sin entrar en los núcleos urbanos, se hacen doscientas variantes de población, se establece la separación entre las calzadas, se limitan los accesos y se abren vías de ser-

vicio que garanticen la limitación de accesos. En una palabra, estamos en presencia de una opción que desde luego no es la autopista, que cierra fundamentalmente los ciclos de largo recorrido y nada más, y que presupone una inversión que se transfiere al usuario a través del peaje, que ha fracasado y que demuestran las estadísticas que no es viable en este momento, pero ofreciendo una infraestructura distinta, profundamente diferente a la que hoy tenemos que soportar (y creo que la expresión es gráfica de lo que opina el usuario, el ciudadano, y al que hay que dar una salida con este Plan de Carreteras) y que no excluye, insisto, posteriores instrumentos de planificación o una adaptación a las necesidades, cuando el avance de las inversiones nos permita calibrar los impactos que se han producido.

Sus señorías me permitirán que termine recordando que el Plan General de Carreteras no menciona aquellas carreteras que están en territorios de Comunidades Autónomas que han recibido el cien por cien de las transferencias. Nadie piense que el Plan de Carreteras ignora la realidad de las Comunidades Balear, Canaria, Navarra y Vasca. Es que en estas Comunidades sus instituciones autonómicas han recibido el cien por cien de las transferencias, no dispone el Estado en ellas de ninguna carretera de su competencia, y ello, naturalmente, obliga a mantenernos, frente a esa realidad autonómica, en la actitud de la cooperación y de la coordinación, pero sin la posibilidad de intervención que está vetada por una realidad jurídica que, por otra parte, satisface a las Comunidades en la medida en que han sido las Comunidades quienes han demandado ese nivel de transferencias, nivel de transferencias que ustedes conocen y que nosotros tenemos que respetar, como es lógico.

Y, por último, se ha hecho una mención a las diferentes valoraciones de lo que va a suponer el Plan de Inversiones. Su señoría debe tener en cuenta que hay unas aportaciones en especie que se producen en todas las actuaciones de medio urbano que las aportan las Comunidades y los Ayuntamientos y que no se valoran en las previsiones económicas del Plan, y que son de una cuantía extraordinariamente importante, porque son actuaciones en medio urbano, en medio con calificación urbanística, y que, por tanto, son de un alto coste a la hora de las aportaciones de esos terrenos.

De manera que ello explica los matices de diferencia que S. S. ha captado en algunas de las cifras, pero que tienen, naturalmente, la correspondencia en esas valoraciones que no hace el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ni el Gobierno, sino otros entes.

Nada más, muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Muchas gracias, señor Ministro. *(El señor Ortiz González pide la palabra.)* Está cerrado el debate, entiendo.

El señor ORTIZ GONZALEZ: Existe un turno de rectificación.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): ¿Ha sido contradicho por el señor Ministro?

El señor ORTIZ GONZALEZ: No por el señor Ministro, sino por el portavoz socialista que le ha precedido en el uso de la palabra, señor Presidente. El Ministro ha matizado determinadas cosas, pero el portavoz socialista evidentemente ha contradicho tanto las propuestas de resolución en Europa, que no ha aceptado ninguna, fíjese si no es contradecirlas, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Adelante.

El señor ORTIZ GONZALEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Realmente, ni la intervención amable del señor Ministro con sus matizaciones ha dado más luz de la que estaba dentro de nuestras propuestas de resolución, ni el portavoz socialista tampoco, que con la habilidad y la amabilidad que le caracteriza ha escamoteado absolutamente el planteamiento de las propuestas de resolución.

En una primera propuesta de resolución se plantea la conveniencia de que se elabore cuanto antes un Plan General de Transportes, y que cuando esté elaborado (se fija el plazo de un año) se acomode a él el Plan General de Carreteras.

Yo no he dicho que sea válida una planificación de carreteras que no tenga en cuenta un Plan General de Transportes, pero, evidentemente, como he afirmado, esta planificación será arriesgada y parcial.

Yo quiero que el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo se ponga de acuerdo con el señor Ministro de Transportes para ver qué inversiones son prioritarias, si las de RENFE o las carreteras, cuando se producen en geografías coincidentes.

Me parece que no es mucho pedir que haya una asignación de medios y de recursos en términos de auténtica planificación. Es decir, fijación de prioridades y asignación en base a esas prioridades de recursos y de medio. Lo contrario es hacer lo que me temo que está siendo este Plan General de Carreteras, que no es más que un listado de inversiones, una relación de proyectos o compromisos de inversiones, sin valoración, por cierto, de cada uno de ellos, ya que si el tema se ha planteado sí que hay, digamos, una valoración de conjunto que da ese billón en números redondos de pesetas de 1983, pero no hay una valoración de los tramos uno a uno.

No quiero ser descortés, pero de verdad, señor Ministro, un Plan General de Carreteras sin un listado de inversiones tramo a tramo, sin unos compromisos vinculantes de Gobierno, sin el marco de un plan general de transportes, no digo que lo haga cualquiera, pero es bastante fácil hacerlo, porque estoy seguro que en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo hay una relación de inversiones que basta encuadernar convenientemente y poner a eso el letrero de Plan General de Carreteras.

Si no hay un plan general de transportes, si no hay unas dotaciones vinculantes en los Presupuestos Generales del Estado realmente vinculantes y no una mera instancia al Gobierno para que lo tenga en cuenta en los Presupuestos Generales del Estado de cada año, estamos en presen-

cia, repito, de un puro listado de relaciones de inversión, y esto no es un Plan General de Carreteras, o al menos no es el Plan General de Carreteras que esa planificación, que está recogida en el programa socialista de las elecciones de 1982, incorporó o así se entiende.

Respecto a las autovías y a las autopistas, se ha dicho por el portavoz socialista que va a haber autovías con un nivel de prestaciones muy semejante al de las autopistas. Entonces, señorías, el problema es más bien semántico; parece que el Grupo Socialista prefiere hablar de autovías en lugar de hablar de autopistas. En todo caso, me gustaría conocer cuál es el milagro para que estas autovías que son igual que autopistas, puesto que tienen las exigencias de seguridad, y puestos de SOS y áreas de servicio, cómo se produce el milagro de que cuesten 100 millones de pesetas kilómetro, según se desprende de la cuantificación del Plan. Aseguro y pronostico que es prácticamente imposible hacer un kilómetro de promedio de autopistas a 100 millones de pesetas kilómetro y sí de autovías. Desearía que ese obsequio de terrenos o bienes en especie, a los que ha aludido el señor Ministro, por parte de las Comunidades Autónomas y otros entes públicos sea lo más cuantioso posible para alcanzar esta cifra.

De otra parte, no tengo más remedio que decir que en el fondo se está admitiendo la autopista de un modo vergonzante, porque dicen que las autovías Madrid-Burgos y Madrid-Zaragoza sí van a tener unas prestaciones análogas a las autopistas. Si esto no es admitir la autopista de un modo vergonzante, que venga Dios y lo vea. En todo caso, creo que hay que congratularse de que haya un Plan General de Carreteras, siempre es mejor que la ausencia de un Plan General de Carreteras, y en esta línea no le regateo la felicitación al señor Ministro, pero, de verdad, hágase un Plan y no una mera relación de obras.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias señor Ortiz.

¿Hay alguna otra intervención? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, en primer lugar, sólo voy a hacer una brevísima réplica a las palabras del portavoz del Grupo de Unión de Centro Democrático. El debería saber que la planificación en una inversión pública a medio y largo plazo es un instrumento que orienta, pero no tiene carácter vinculante, salvo que quieran perder la propia racionalidad de la planificación, que es desarrollar al máximo la capacidad de adaptación a las circunstancias en las inversiones necesarias, y su petición de que sea vinculante el Plan es tanto como evitar la posibilidad de que el Plan se adapte a las necesidades conforme van siendo apreciadas, lo cual es una contradicción en sus propios términos que, naturalmente, yo no puedo aceptar.

En segundo lugar, no estamos en presencia de una colección de listas de proyectos de inversión. Sus señorías han tenido ocasión de conocer todos los instrumentos técnicos de este Plan que ha sido muy difícil de realizar, tan

difícil que ha costado veinticinco años el primer Plan después del anterior. Este primer Plan General de Carreteras, en su momento, podrá conectarse con otras políticas de transportes, pero no hace falta disponer del instrumento de la política de transportes ante el grado de perfecto diagnóstico de cuáles son las necesidades de las carreteras y del transporte de mercancías y usuarios en España. Esto es así, y en Europa ha sido así. La planificación de la acción de carreteras ha sido muy anterior a la previsión de la acción comunitaria de política de transportes que empieza a desarrollarse en estos años y a lo largo de estos meses.

Por tanto, en toda Europa ha habido una planificación de las inversiones de carreteras mucho antes que la coordinación de la política de transportes que se va a hacer, y que se va a hacer gracias al esfuerzo de un Gobierno que ha acometido los instrumentos de planificación por primera vez.

No creo que fuera tan fácil hacer estos instrumentos de planificación cuando ha costado exactamente veinticuatro años disponer de un nuevo Plan General de Carreteras.

Efectivamente ha habido milagros, señor Presidente. Por ejemplo, el milagro de que se haya realizado un diseño de construcción de autopistas para territorios reducidos con respecto al total del territorio nacional que nos cuesta, en este momento, solamente en su seguro de cambio, 54.000 millones de pesetas y que por la estructura tarifaria y por la estructura económica a que respondieron han tenido que ser absorbidos por la economía nacional que absorbe así las pérdidas derivadas de esa estructura financiera y así han tenido que producirse procesos de fusión de autopistas o procesos de nacionalización. Naturalmente en esa concepción no queremos caer. Nosotros no queremos producir el milagro de las pérdidas, sino el milagro de una respuesta racional a las necesidades viarias del conjunto español. *(Muy bien.)*

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Gracias.

Vamos a efectuar las votaciones.

Tiene la palabra el señor Echeberria.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Señor Presidente, rogaría que se votasen aparte en un grupo la propuesta de resolución numerada con el número primero en la Comisión; en otro grupo la quinta y la séptima y en otro grupo el resto, por favor.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): En cuanto a las propuestas de su Grupo presentadas ante el Pleno, ¿alguna votación separada?

El señor MARTIN TOVAL: De la tercera.

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: De la tercera, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): En cuanto a las de la Comisión, ¿solicita votación separada de la primera, sexta y séptima?

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: De la primera; de la quinta y séptima y luego el resto.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): ¿Conjuntamente entre sí?

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: La primera separada de la quinta y la séptima.

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

Vamos a votar, en primer lugar, las propuestas de resolución presentadas al Pleno y en un momento posterior las aprobadas en Comisión.

Así pues, de las propuestas de resolución presentadas al Pleno votamos, en primer lugar, conjuntamente, las del Grupo Parlamentario Centrista.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 220; a favor, 66; en contra, 147; abstenciones, seis; nulos, uno.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Quedan rechazadas, por consiguiente, las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Centrista.

Votamos la propuesta número uno del Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 219; a favor, 30; en contra, 182; abstenciones, siete.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Queda rechazada, por consiguiente, la propuesta de resolución presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Propuesta de resolución número tres de las presentadas a Pleno por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 221; a favor, 214; en contra, seis; abstenciones, una.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Queda aprobada la propuesta de resolución número tres, presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Votamos seguidamente la número dos, igualmente del Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 221; a favor, 66; en contra, 154; abstenciones, una.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Queda rechazada la propuesta de resolución número dos, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Propuestas de resolución presentadas a Pleno por el Grupo Parlamentario Minoría Catalana.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 220; a favor, 63; en contra, 154; abstenciones, dos; nulos, uno.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Quedan rechazadas las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Minoría Catalana.

Votamos seguidamente la propuesta de resolución aprobada en Comisión con el número primero.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 219; a favor, 200; en contra, 14; abstenciones, cinco.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Queda aprobada, por consiguiente, la primera de las propuestas de resolución aprobadas en Comisión.

Propuestas de resolución quinta y séptima aprobadas en Comisión.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 219; a favor, 199; en contra, 19; abstenciones, una.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Quedan aprobadas las propuestas de resolución quinta y séptima aprobadas previamente en Comisión.

Votamos, por último, el dictamen de la Comisión y las restantes propuestas de resolución aprobadas en la misma. *(El señor Sáenz Lorenzo pide la palabra.)*

Tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor SAENZ LORENZO: Señor Presidente, entiendo que la propuesta de resolución número once ha sido ya prácticamente votada, puesto que ha sido el mismo texto que se ha aprobado con la tercera del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): ¿Se entiende así, señor Echeberría?

El señor ECHEBERRIA MONTEBERRIA: Yo no tengo inconveniente, señor Presidente, pero creo que, atendiendo al ruego del Grupo Parlamentario Popular, habría que considerarla incluida en las que no se han votado todavía.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Así pues, votamos el dictamen de la Comisión y las restantes propuestas de resolución de la Comisión no votadas hasta ahora en Pleno.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 219; a favor, 212; en contra, seis; nulos, uno.

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Queda, por consiguiente, aprobado el dictamen de la Comisión y las propuestas de resolución de la misma no votadas anteriormente.

DEBATES DE TOTALIDAD SOBRE INICIATIVAS LEGISLATIVAS:

— PROYECTO DE LEY DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): Punto segundo del orden del día, Debates de totalidad sobre iniciativas legislativas.

Enmienda de totalidad del Grupo Parlamentario Popular al proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres.

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

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, el proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres que hoy presento ante esta Cámara representará, una vez aprobado por las Cortes, la ruptura con la anacrónica situación en que se ha venido moviendo el transporte terrestre en su conjunto y, de forma más significativa, el transporte por carretera, desde su ya lejana legislación de ordenación y coordinación de 1947.

Los avances técnicos, realmente revolucionarios alcanzados desde que dicha legislación fue dictada, así como los drásticos cambios sociológicos y económicos operados desde entonces, hacían que, no ya desde hace años, sino desde hace décadas, constituyera un verdadero tópico hablar de la obsolescencia de la legislación reguladora del transporte terrestre y de la urgente necesidad de su renovación.

A las citadas circunstancias técnicas, económicas y sociológicas, se añaden ahora, además, otras de carácter político: nuevo régimen constitucional, nueva organización territorial, integración en la Comunidad Económica Europea, etcétera, que hacen que la citada renovación resulte auténticamente inaplazable.

El proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres no surge aisladamente ni en el vacío, sino que viene a concluir el camino de profundas modificaciones y ajustes que se han realizado recientemente y que han permitido un cambio notable en el sector del transporte terrestre. Estos cambios han repercutido en una mejora de la renta de los transportistas, una mejora de la situación de progresivo envejecimiento de la flota de vehículos, con signos más que esperanzadores de que dicha tendencia ha sido rota, y con una inflexión en el funcionamiento de un sector caracterizado por su atomización y dispersión y que con el esfuerzo de todos, empresarios, trabajadores y Administración, ofrece una perspectiva de futuro muy alejada de los tintes sombríos que se percibían a final del año 1982.

La regulación de un sector que incide fortísimamente en el desarrollo económico y social del Estado, que da trabajo directo al 10 por ciento de la población ocupada española, no es una cuestión que pudiera hacerse solamente a través de estudios técnicos de gabinete, sino que forzosamente tenía que basarse en un consenso social en el que los destinatarios de la ley, transportistas y usuarios, conociesen los cambios que se pretenden, diesen su opinión sobre los mismos y participasen, en suma, en la elaboración de una norma de la importancia de ésta.

Si hubiera que destacar un único aspecto del proceso de elaboración de este proyecto de ley, éste sería el contacto mantenido durante todo este proceso, que ha durado más de un año, en una discusión continua sobre su contenido con las asociaciones de transportistas y de usuarios, con las Administraciones autonómicas y locales y con todos los sectores sociales interesados. El resultado de todo este proceso de discusión ha sido la consecución de un amplio consenso social sobre su contenido, que se constituye así en una garantía adicional de la eficacia de la Ley.

Refiriéndonos ya a su contenido concreto, hay que señalar que frente a la concepción intervencionista, hasta el límite casi de lo absurdo, de la legislación de 1947, este proyecto de ley contrapone una filosofía marcadamente liberalizadora que permite la realización de políticas muy diversas, pero que, en última instancia, garantiza que la intervención de la Administración, cuando ello sea absolutamente imprescindible, se limitará exclusivamente a los grandes parámetros macroeconómicos del sector, dejando libertad operativa a los empresarios para que, dentro del más estricto respeto a las reglas del juego, puedan operar con total libertad dirigiendo y gestionando sus empresas.

Frente a una concepción rígida de esta actividad, este proyecto de ley supone la introducción de parámetros de flexibilidad hasta ahora desconocidos en un sector con el dinamismo tan enorme como el del transporte por carretera, posibilitando que dicho sector pueda desarrollar éste sin ninguna cortapisa. De este modo, y dentro de un marco ordenado y coherente, se potencia una capacidad realmente operativa de cara al horizonte previsto de creación de un mercado interior único en la Comunidad Económica Europea.

Igualmente, el proyecto de ley plantea un mecanismo participativo del conjunto de los agentes sociales que operan en el sector, empresarios, sindicatos y el conjunto de todas las Administraciones públicas competentes, al mismo tiempo que realiza una adaptación a las directrices de la Comunidad Económica Europea.

Cabe señalar también que el proyecto de ley, y no podía ser de otra forma, nace totalmente adaptado al Estado autonómico, operando bajo el principio de la ventanilla única, en línea con las tendencias administrativas más desarrolladas que se vienen dando en materia de transporte por carretera en los distintos países, sean estos de estructura federal o regional.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres tendrá una gran importancia para la correcta y adecuada

coordinación en materia de transporte terrestre entre las distintas Administraciones Públicas. En este sentido cabe señalar la posibilidad que ofrece de creación de un marco de adecuada coordinación y cooperación participativa entre la Administración del Estado, las Comunidades Autónomas y las entidades locales, dentro del más estricto respeto al marco constitucional, permitiendo que, a través del juego de la delegación de competencias del Estado a las Comunidades Autónomas y la libre, voluntaria y soberana decisión de éstas de ajustar con sentido de Estado sus competencias al logro de un marco legislativo único, que no uniforme, se eliminen las distorsiones que el ejercicio separado de competencias, en la práctica fuertemente conexiones, podrían ocasionar.

Se trata, por tanto, y como dice la exposición de motivos del proyecto, de establecer un sistema lo suficientemente flexible para que las características propias de las diversas Comunidades Autónomas puedan ser desarrolladas por éstas, dentro del marco general de la ley, aceptándose voluntariamente la aplicación de ésta por vía supletoria. De este modo se respetan escrupulosamente las competencias de las Comunidades Autónomas.

En este sentido hay que destacar las soluciones que plantea la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, a través del desarrollo de la Conferencia Nacional de Transportes, constituida por el Ministro de Transportes del Gobierno central y los Consejeros de Transportes de las Comunidades Autónomas, así como la creación de los grupos de trabajo que sean precisos, al igual que llevando adelante la más completa delegación de facultades del Estado de las Comunidades Autónomas, delegación referida no sólo a la gestión propiamente dicha, sino, también, a ciertos aspectos normativos, posibilitando el desarrollo diversificado de soluciones, atendiendo a las diferencias que puedan darse en los subsistemas territoriales de transportes.

En esta línea se crea también la Comisión de Directores Generales del Estado y de las Comunidades Autónomas.

Por lo que se refiere al mantenimiento de la concertación social, que ha inspirado a la política de los transportes terrestres desarrollada últimamente, el proyecto de ley crea un Consejo Nacional de Transportes, donde están representados, además del conjunto de las Administraciones públicas competentes en estos temas, las asociaciones profesionales del sector, a través del Comité de Transportes que representan éstas; los sindicatos y aquellos otros sectores afectados por el funcionamiento del sector, como son los usuarios, los cargadores y, en general, los representantes de los otros modos de transporte.

Es importante señalar cómo la ley de ordenación de los transportes terrestres viene a representar la adaptación de nuestro marco jurídico al de las Comunidades Europeas, a través de la introducción de figuras tan características en ordenación, como son las del acceso al alquiler de vehículos, hasta ahora prácticamente desconocido en nuestra legislación en materia de transporte por carretera; la definición precisa y ajustada del concepto de transporte privado o transporte por cuenta propia, frente

al confucionismo que tradicionalmente ha venido operando en el marco legislativo; la profesión del empresario transportista, etcétera.

Es conveniente en este momento hacer una breve referencia al proceso de información que este proyecto de ley está siguiendo en la Comisión de las Comunidades Europeas. El procedimiento establecido por la decisión del Consejo de 21 de marzo de 1962, modificada por la de 22 de noviembre de 1973, 73/402 de la Comunidad Económica Europea, establece la obligación de informar a la Comisión y a los Estados miembros, en el caso de que un Estado miembro tenga intención de adoptar en materia de transportes por ferrocarril, carretera o vía navegable, disposiciones susceptibles de interferir de forma sustancial con la realización de la política común de transportes.

Para cumplir este requisito se depositó el proyecto de ley por funcionarios de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en la representación permanente de España ante las Comunidades Europeas el día 28 de enero de 1986. El 14 de febrero la Secretaría General Técnica y el Director General de Transportes del Ministerio presentaron en Bruselas el proyecto de ley al Director General de Transportes de la Comisión, al tiempo que se le entregó una lista de los artículos que afectaban directamente a la normativa comunitaria, poniendo de manifiesto que el proyecto de ley intenta adaptar la legislación española a la normativa comunitaria.

El siguiente paso, siguiendo el procedimiento habitual, ha consistido en el envío, a través de la representación permanente española, del proyecto a todos los Estados miembros de la Comunidad.

Quizá sea oportuno poner de manifiesto que hemos seguido escrupulosamente el procedimiento habitual en la tramitación de normas que se puedan ver afectadas por la decisión citada anteriormente, ya que, en todo caso, los proyectos se envían después de haber entrado en los Parlamentos nacionales e, incluso, en algún caso, se envían después de su aprobación y publicación. En ningún caso ningún proyecto de ley de ningún país ha visto paralizada su tramitación parlamentaria por carecer del informe de la Comisión, por no ser éste preceptivamente previo a tal tramitación.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres abre cauces importantes de desarrollo a la actividad cooperativa en el sector, de forma perfectamente coordinada con el anteproyecto de ley de cooperativas, y posibilita un adecuado desarrollo de estas fórmulas, que en el sector del transporte, hasta ahora, se han encontrado con múltiples obstáculos y reservas como consecuencia de la inadecuación legislativa existente.

Por otro lado, el proyecto de ley, al trasladar el sujeto de autorización a la unidad motora, va a permitir acabar con muchas prácticas irregulares de las que, tradicionalmente, venían dándose en el sector, permitiendo una homogeneidad y una armonización de las condiciones de concurrencia entre las empresas que, sin duda alguna, va a permitir una mayor clarificación del mercado, en la línea de la política mantenida en los últimos años.

Se contemplan, asimismo, en el proyecto, con la finalidad de establecer una regulación global y homogénea de los distintos aspectos que conjuntamente configuran la actividad del transporte, las actividades auxiliares y complementarias del mismo, tales como las de agencias de transportes, centros de información y distribución de cargas, transitarios, etcétera.

Por lo que se refiere al transporte por carretera, el proyecto distingue entre los de viajeros y mercancías. En cuanto al transporte de viajeros, se regulan de forma diferenciada los transportes regulares de viajeros de uso general, los tradicionales de líneas regulares —que son los únicos a los que expresamente se les atribuye la condición de servicios públicos—, los servicios regulares de uso especial, los transportes regulares temporales y los transportes discrecionales, que se caracterizan por la eventualidad de su prestación y por tener que realizarse, a diferencia de lo que ocurre con los regulares anteriormente mencionados, una contratación global de la capacidad del transporte del correspondiente vehículo, estando prohibido, como regla general, la contratación individual o por asiento.

El proyecto regula, asimismo, los transportes turísticos, que son los que contratan las agencias de viaje, juntamente con otros servicios complementarios.

Por lo que se refiere a los transportes de mercancías, la totalidad de los mismos tienen el carácter de discrecionales, si bien se admite la posibilidad de realizarlos con reiteración o no de itinerario y en régimen de carga completa o carga fraccionada, lo que supondrá una importantísima liberalización en las condiciones de prestación, que redundará en una mayor eficacia en su realización.

Por lo que se refiere al campo del transporte terrestre ferroviario, cabe señalar que el proyecto de ley supone una modificación de las ya centenarias leyes ferroviarias, adaptándolas a la realidad actual, posibilitando de este modo un cambio de los estatutos de las empresas ferroviarias y muy especialmente de RENFE.

A través de la creación de lo que la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres denomina red nacional integrada, cuya gestión se encomienda a RENFE, se da un paso importante en la adaptación del sistema ferroviario español a un nuevo marco, ya que los servicios, que por no tener un carácter básico no forman parte de la misma, podrán ser prestados por las Comunidades Autónomas o empresas privadas, como fórmulas alternativas a su explotación por RENFE.

En cuanto a la gestión de RENFE y FEVE, el proyecto de ley introduce importantes elementos de clarificación en la relación de dichas empresas con el Estado, en la línea de las experiencias de los contratos-programa o figuras similares.

Por lo que se refiere a la inspección de la actuación de las referidas empresas públicas ferroviarias, a fin de garantizar los intereses de los usuarios, la inspección que hasta ahora realizaban dichas empresas por sí mismas, la LOTT la traslada y hace la recuperación de la misma por la Administración, impidiendo así la coincidencia hasta ahora existente entre quien realiza la defensa de los inte-

reses de la empresa y la de los usuarios, fórmula que no puede decirse que haya sido excesivamente afortunada.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres prevé, asimismo, una clarificación en cuanto a los servicios de transportes de viajeros por carretera que actualmente realizan RENFE y FEVE, estableciendo que los mismos se prestarán por una empresa pública, con personalidad jurídica propia, especializada exclusivamente en el transporte por carretera.

Por todo ello, y como señalaba al principio, este proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres viene a representar la consolidación de la ruptura definitiva con el modelo de funcionamiento de los transportes terrestres de los últimos cuarenta años, consagrando las reformas introducidas y sentando unas bases más flexibles en el funcionamiento del sector, confiando más en la capacidad gerencial de las empresas y apostando por lo que es una gran y afortunada realidad: la mayoría de edad del sector del transporte terrestre.

El planteamiento que se hace desde el principio es el del ejercicio de la libre competencia dentro de un marco legal perfectamente adaptado a los tiempos actuales, y donde el papel de la Administración se reserva al elemental de hacer cumplir las reglas del juego a todos para evitar ventajas relativas basadas en competencias desleales.

Al mismo tiempo que en los casos en que sea preciso, y únicamente en ellos, esa intervención configurará un ajuste entre la oferta y la demanda de transporte, principio inexcusable para un adecuado y correcto funcionamiento del conjunto del sector.

Muchas gracias.

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

Enmienda de totalidad y de devolución al Gobierno, del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Trillo y López-Mancisidor.

El señor TRILLO Y LOPEZ MANCISIDOR: Señor Presidente, señorías, quizá en un país como el nuestro, con una red de carreteras estatales que acabamos de escuchar que supera los 21.000 kilómetros, con una red aeroportuaria que se acerca al 50 por ciento del total de los aeropuertos de Europa occidental, con más de 5.000 kilómetros de costas, con más de 12.000 kilómetros de red ferroviaria, hubiera sido lo lógico (señor Ministro, se lo decía ayer mismo) elaborar un plan general de transportes, de todos los modos del transporte; un plan simple, sencillo, pero que, de alguna manera, marcara las pautas de orientación que éste y sucesivos Gobiernos habrían de dar a la política del Transporte —con mayúsculas— en España.

El sector del transporte en España, como sabe muy bien el señor Ministro, sigue en importancia a la integridad territorial, el orden constitucional, el abastecimiento de bienes esenciales, alimentos, materias primas, energía y, como es lógico, influye en todos ellos.

Lamentablemente, el Gobierno, quizá por no haber tenido el valor suficiente para afrontar los problemas del

transporte en España con carácter integral, no ha hecho prácticamente nada en este tema para cumplir su programa legislativo, hasta el extremo que éste se puede considerar el primer proyecto de ley que el Ministerio de Transportes trae a este Parlamento, ya que el anterior, la Ley sancionadora del transporte, queda derogada en este mismo proyecto de ley.

No tendremos, señorías, una política de transporte mientras éste, el transporte, siga dividido entre varios Ministerios y mientras los parches que se le están poniendo, como este proyecto de ley, el plan de transportes ferroviarios o el plan de flota, tengan quizá una gestión tan prolongada y tan accidentada que, lógicamente, haga temer por su supervivencia.

Cualquier proyecto de ley que no sea capaz de plantearse en serio y de acuerdo con la Constitución las grandes directrices por las que camina el transporte en Europa, señorías, es una ley que nace coja, sin sentido y cuya vida, desgraciadamente, ha de ser muy corta.

La igualdad de condiciones de concurrencia al mercado de los distintos modos de transporte terrestre; la libertad de acceso a dicho mercado, la igualdad en las condiciones de competencia y funcionamiento del mercado, la libre elección por los usuarios del modo y de la empresa del transporte; la autonomía de las empresas del transporte; la supresión de la discriminación intermodal hoy existente, en virtud de la cual el ferrocarril tiene que estar soportando sus propios costos en el mantenimiento de su infraestructura, mientras que los otros modos de transporte terrestre no soportan los suyos; la igualdad de condiciones de concurrencia de los diferentes modos de transporte terrestre en el mercado; la necesaria coordinación de las inversiones, etcétera, son principios que el señor Ministro sabe muy bien que se están considerando en Europa y que, desgraciadamente, en muchos casos brillan por su ausencia en este proyecto de ley en el que hoy nos encontramos.

España, como decía bien el señor Ministro, miembro de la Comunidad Económica Europea desde principios de este año, debe alinearse clara y decididamente en favor de todas y cada una de las normas de la Comunidad. Debe impulsar, lógicamente, toda medida que tienda a su desarrollo, y debe colaborar al máximo para acelerar el lento proceso que ha venido siguiendo el transporte en nuestro país.

El logro de un sistema de transporte regido por los principios de libre mercado, así como una distribución racional del tráfico entre los diferentes modos, aprovechando las ventajas que cada uno ofrece, hubiera sido, señor Ministro, una oportunidad excepcional que lamentablemente el Gobierno, ustedes, no han sabido aprovechar, ni siquiera parcialmente, con el proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Terrestre que hoy nos ocupa. Hubiera sido necesario con carácter previo, como decía anteriormente, la creación de un marco que ordenara el sector del transporte de forma que resultaran óptimas en todos los sentidos la asignación y la utilización de los recursos nacionales.

El señor Ministro, quizás adelantándose a lo que supo-

nía que yo podía decir, nos acaba de exponer que el 28 de enero (el 14 de febrero, para ser más exactos) fue presentado este proyecto en las Comunidades Económicas Europeas, cumpliendo así un mandato de la Comisión, como decía muy bien, de 1962, corregido por otro de 1973. Señor Ministro, lo que quizá se le ha olvidado decir es que eso fue consecuencia de un escrito que nuestro Grupo Parlamentario presentó en la Mesa del Congreso, y de una resolución de la Secretaría del Congreso, que leo textualmente para conocimiento de SS. SS. en la parte que afecta al cumplimiento de esa obligación. La resolución dice en su primer punto, contestando lógicamente a un escrito nuestro, que corresponde el envío del proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres a la Comisión de las Comunidades Económicas Europeas para que se dé el preceptivo cumplimiento a la decisión del Consejo de Ministros de 21 de marzo de 1962, texto revisado el 22 de noviembre de 1973. En sus puntos tercero y quinto dice textualmente: «No existe norma que determine el órgano estatal que debe hacer la remisión». Se estima, sin embargo, que debe hacerla el Gobierno, pues es la autoridad que, según terminología del artículo 1.º de la decisión de 1962, tiene la intención, es decir, quien ejerce la iniciativa legislativa de adoptar disposiciones legislativas. Finalmente dice: «No existe norma que determine el momento en que deba realizarse la remisión». Únicamente se dispone, señor Ministro, que no podrá entrar en vigor el proyecto de ley que hasta que expire el plazo de dos meses en el que deberá pronunciarse la Comisión, o, en su caso, el de quince días si se declara que dicho proyecto tiene carácter de urgencia. Dice más cosas, una serie de considerandos.

Yo me alegro mucho de que se haya enviado a la Comisión dicho texto de ley. En cuanto a que las decisiones dirigidas a los Estados miembros no tienen efecto directo, como en ocasiones han intentado defender algunos juristas, quiero decirle, señor Ministro, y le ruego que lo repase, que hay jurisprudencia comunitaria abundante al respecto. Le voy a mencionar solamente la sentencia Grad, de 6 de octubre de 1970; la sentencia Sace, de 17 de diciembre de 1970; la sentencia Van Dym, de 4 de diciembre de 1974; la sentencia del caso Enka, de 23 de noviembre de 1979, etcétera, por las que el Tribunal de Justicia se ha pronunciado de forma clara y taxativa sobre el efecto directo, vertical, de las decisiones y de las directivas. Esperemos, pues, señor Ministro, que la Comisión informe al respecto este proyecto de ley, y luego veremos.

Capítulo aparte merece el tratamiento que este proyecto de ley da a las competencias legislativas de nuestras Comunidades Autónomas. Yo comprendo, señor Ministro, que algunas Comunidades Autónomas, por razones de todos conocidas, no hayan ni siquiera estado interesadas en cambiar impresiones al respecto de este proyecto de ley. Sin embargo, si existen otras Comunidades, señor Ministro, que realmente se ven o se sienten afectadas, y mucho me temo que también tendrán algo que decir sobre este tema. Este proyecto de ley, señor Ministro, al no limitar su regulación a los transportes que discurran por los territorios de más de una Comunidad Autónoma, es decir, los

de competencia del Estado, desconoce el sistema de distribución de competencias establecido en los artículos 149.1.21 y 148.1.5 de la Constitución, invadiendo la competencia de las Comunidades Autónomas para legislar sobre los transportes que se desarrollen íntegramente en su territorio.

Esta situación no se llega a paliar con el artículo 2.º de este proyecto de ley, que dice que la presente Ley se aplicará con el carácter subsidiario o preferente que en cada caso resulte procedente, de conformidad con el ordenamiento constitucional, estatutario y legal. Tenemos la sensación de que este precepto introduce un deliberado confusiónismo eludiendo la distinción de los transportes terrestres establecida en la Constitución y en los Estatutos de Autonomía, y provoca la vigencia de la ley estatal en los transportes intrarregionales, quizá planteando a los Parlamentos autonómicos una obligación que nosotros mismos no deseamos, que sería la de que ellos legislen su propia ley de transportes en lo sucesivo.

Este proyecto de ley es una ley sectorial u horizontal que, por dar una regulación total al sector, desconoce el sistema de competencia exclusiva establecido en los Estatutos de Autonomía. Al ser una ley sectorial de los transportes terrestres parece que tiene la pretensión de regular aquellos transportes que los diferentes Estatutos de Autonomía tienen atribuidos con competencia exclusiva, planteando al inicio una serie de conflictos que, si hubiera sido deseable, se hubieran podido soslayar en el propio proyecto de ley.

Señorías, la ley (214 artículos, siete u ocho Disposiciones transitorias y adicionales) es un texto farragoso, minucioso, confuso, reiterativo, y quizá en contra de la opinión que oíamos anteriormente, plantea un posible grado de intervencionismo mayor que la Ley de 1947. Curiosa y simultáneamente, un texto que desciende con frecuencia a niveles reglamentarios deja en manos de la Administración una enorme discrecionalidad que coloca a las empresas transportistas a merced de una Administración que tiene prácticamente facultades para todo.

Una de las cosas que más se echan en falta en este proyecto de ley es la ausencia casi total de directrices para la planificación de las infraestructuras del transporte, más concretamente para la evaluación y selección de las inversiones. La tasa para el uso de la infraestructura al estar supeditada a una reglamentación posterior, podría convertirse en una orientación de la oferta hacia uno u otro modo de transporte.

Volviendo a aspectos técnicos de la ley, nosotros, señorías, no podemos estar de acuerdo en la declaración que en ella se hace de que el transporte regular de viajeros es un servicio esencial reservado a la competencia de la Administración. La lectura de la Constitución pone en evidencia el encargo a los poderes públicos de un gran número de obligaciones, pero entre ellas, señorías, no está el transporte de personas.

Por otro lado, la filosofía de la Constitución es la protección y amparo a los más débiles, sea por razones personales, sea por razones geográficas, entendiéndose que es precisamente en las zonas más débiles donde sí se de-

riva un encargo de actuación de los poderes públicos; es decir, de la filosofía de la Constitución se deriva una interpretación de la participación de los poderes públicos en el transporte diametralmente opuesta a la que contempla, en principio, este proyecto de ley.

Voy a terminar, señorías, diciéndoles que quizá hubiera sido bastante más sencillo preparar una ley similar a la LOTI francesa (la Ley de Ordenación de los Transportes Interiores), de no más de 40 ó 49 artículos. Pero no quiero terminar sin mostrarles la extrañeza que nos provoca que en la época actual se legisle sobre la posibilidad de construir y explotar un ferrocarril, y que se mantenga un sistema de concesiones que quizá parezca una refundición de la antigua Ley de 1877. El Título VI de este proyecto de ley es rotundamente genérico y cuando entra en detalle en numerosas ocasiones hay conflicto con lo dicho en otras partes del mismo. En ninguna parte se establece la necesaria obligación de un plan de ferrocarriles coherente con otros planes del sector del transporte de carretera, aéreo, etcétera. La obligatoriedad de este plan —podría ser el plan de transporte ferroviario, pero habría que esperar a que llegara y, en cualquier caso, no se contempla en la ley— la consideramos fundamental dado los largos períodos que necesitan las inversiones en el ferrocarril para su amortización.

Creación de ENATCAR, señor Ministro. Usted me decía ayer que debíamos apoyarla. Lo siento, señor Ministro. Usted ha hablado del consenso que ha supuesto la elaboración de esta ley, pero yo le puedo asegurar que puede haber consenso en muchas cosas, pero en lo que hay absoluto disenso es precisamente en la creación de ENATCAR.

La Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (para aquellas señorías que no me hayan entendido al mencionar la palabra ENATCAR) era uno de los objetivos más claros que tenía el actual Gobierno socialista desde antes de acceder al poder. Según constaba en su propio Libro Blanco, decía textualmente en aquel libro titulado «Bases para una estrategia»: Una empresa que garantizase la accesibilidad a los pequeños núcleos rurales y posibilitara la mejora de las condiciones en que se realizaba actualmente la explotación de las múltiples concesiones existentes...

Contrasta curiosamente este planteamiento de ustedes con la afirmación que se hace en el mismo documento, páginas anteriores, donde dice: Se considera que la deficiente gestión de las empresas públicas es el principal determinante de los malos resultados de la explotación y de la baja calidad de los servicios.

Señorías, sinceramente, ¿podría calificarse de honesto y congruente promover una empresa nacional de transportes de viajeros por carretera cuando, en conciencia, prevemos unos resultados de explotación poco halagüeños? ¿Es que piensan ustedes, de verdad, que al someter a la nueva empresa a los complejos y farragosos requisitos que exige la Ley General Presupuestaria en su artículo 87.1, y la Orden de 23 de abril de 1984 por la que se dictan normas sobre la estructura y elaboración de los

Presupuestos Generales del Estado, la futura ENATCAR tendría asegurada su autonomía financiera?

No pongo en duda que todas sus señorías conocen la normativa anterior, y lamento muy de veras que entre ustedes no se encuentre algún empresario transportista al que pudiera dirigirme, pero sí me gustaría; de verdad, me gustaría. Podría preguntar a cualquiera de los grandes empresarios cuál sería su opinión si, de acuerdo con el apartado 4.3.1 de la Orden anterior tuviera que remitir anualmente al Ministerio de Economía y Hacienda para gerenciar esta empresa las siguientes cosas: programas de actuación, inversiones y financiación; cuentas de previsiones de explotación de pérdidas y ganancias adaptadas a la estructura que figura en el anexo III; balance previsto para el año siguiente; propuesta del contrato-programa que, de acuerdo con el contenido del Libro Blanco, deberán presentar todas las empresas de transportes, el cual deberá contener una memoria con su preámbulo, el diagnóstico de la situación de la empresa, once apéndices complementarios, las alternativas estratégicas, el plan de empresa, la cuantificación de sus objetivos, productividades, precios, recursos humanos, desarrollo de las técnicas de gestión, inversiones, financiación, etcétera.

Por otra parte, me da la sensación, señorías, de que estamos inventando una nueva RENFE en este caso de la carretera. No crean que estamos inventando algo nuevo, señorías. Están ustedes copiando, como siempre; pero copiando mal, también como siempre. No sé si sabrán que esta fiebre nacionalizadora en el sector es antigua. En 1968 la Ministra laboralista de Transportes inglesa Bárbara Castle inició un proceso de nacionalización del transporte en su país que abocó a una situación tal que, incluso, provocado por siguientes gobiernos laboralistas, comenzaron a privatizarse nuevamente los servicios a pesar de los enormes problemas que suponía dar marcha atrás en el proceso anterior. En estos momentos, concretamente, está en fase de discusión un proyecto de ley en el que se ha propuesto la privatización de la National Bus Company. Como siempre, señorías, vamos desfasados.

Es curioso que el propio Gobierno sea el que afirme que se trata de un proyecto de ley consensuado cuando en cualquiera de las declaraciones de asociaciones y federaciones nacionales, de todas conocidas que figuran recogidas en diversas revistas —y seguro que el señor Ministro las conoce—, se afirma que la solución de esta empresa nacional no es la adecuada.

La iniciativa privada, señor Ministro, ha demostrado su eficacia y su bien hacer en este terreno, siendo innecesaria la aparición de una empresa nacional de transporte que sólo estaría justificada cuando el transporte privado no funcionara, como no es el caso. Otra cosa distinta sería garantizar quizás, el acceso a los pequeños núcleos rurales. Es ahí, cuando no es necesario estatizar para prestar un servicio público, precisamente donde tiene sentido el régimen concesional y donde debe implantarse un sistema de compensaciones por el mantenimiento de obligaciones de servicio público, como claramente recomienda la Comunidad Europea, pero no es preciso una empresa nacional, sino que la estructura de este subsector acon-

seja sistemas de transportes flexibles y adaptados a las necesidades rurales no contemplados en la legislación y nunca más opuestos a lo que puede ser una empresa nacional.

Señorías, yo tengo la sensación de que ustedes están legislando para pasado mañana y no para el futuro. Y cuando se legisla para pasado mañana, quizá porque no tengan confianza en el futuro, hay que legislar deprisa; y cuando se legisla deprisa, no se legisla bien.

A pesar de todo, señor Presidente, a la vista del consenso al que ha aludido el señor Ministro, y que nosotros somos conscientes de que existe; a la vista de la necesidad a la que ha aludido el señor Ministro (nosotros somos conscientes de que debe existir de alguna manera, una reglamentación), el Grupo Parlamentario Popular, teniendo en cuenta que a este proyecto de ley que parece tan bien elaborado, solamente se han presentado 785 enmiendas, de las que por lo menos mi Grupo sólo se responsabiliza de 300, lo cual supone que el resto de los Grupos Parlamentarios de la Cámara —incluido su Grupo, señor Ministro— por lo menos se responsabiliza del orden de 500, nosotros retiramos la enmienda de totalidad, esperando, señor Ministro, que con la lectura de esas enmiendas y con la colaboración de todos, podamos hacer una ley que no solamente sea mejor que ésta, sino que, por lo menos, sea todo lo buena que la ley se merece.

Muchas gracias.

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

Enmiendas a la totalidad y de devolución al Gobierno del Grupo Parlamentario Minoría Catalana.

Tiene la palabra para su defensa el señor Xicoy.

El señor XICOY BASSEGODA: Señor Presidente, señorías, supongo que no se van a sorprender si afirmo que no siempre acierta el Gobierno al presentar sus proyectos de ley. Precisamente estamos ante un supuesto en que no ha acertado. El Gobierno no ha estado acertado al presentar este proyecto de ley. Por esta razón, dados los graves defectos de que adolece, nuestro Grupo ha presentado dos enmiendas a la totalidad, una de devolución y otra de texto alternativo.

En este proyecto de ley concurren los requisitos que el artículo 110 del Reglamento señala para interponer enmiendas a la totalidad. Es decir, razones de inoportunidad y discrepancias sobre los principios y sobre el espíritu del proyecto de ley. Por esta razón, con los máximos fundamentos, se han interpuesto estas enmiendas de totalidad.

Dicho esto, y en atención a las palabras del señor Ministro, que yo he interpretado como conciliadoras de un espíritu de buena voluntad para llegar a un texto lo más aceptable posible por los distintos Grupos Parlamentarios, y toda vez que caso de que no se llegue a estos consensos o acuerdos quedan ulteriores trámites parlamentarios, incluso queda el trámite del recurso de inconstitucionalidad (no quiero ocultarle señor Ministro, que nuestro Grupo tiene muy serias reservas acerca de la consti-

tucionalidad de este proyecto de ley), nuestro Grupo retira en este acto las dos enmiendas de totalidad; las retira con la confianza que he expresado del buen ánimo por parte del señor Ministro, por parte del Grupo mayoritario.

Como nosotros hemos presentado 236 enmiendas a los 214 artículos de este proyecto de ley, SS. SS. juntamente con nosotros tendremos 236 oportunidades para una feliz cohabitación. Esto es lo que yo deseo.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Retiradas las enmiendas, no procedería el turno en contra, pero tampoco sería equitativo privar al Grupo Parlamentario Socialista de un turno de réplica.

Tiene la palabra el señor Abejón.

El señor ABEJON ADAMEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero agradecer muy vivamente a los señores enmendantes el gesto que han tenido de retirar sus enmiendas en aras a que en el posterior trámite parlamentario podamos acercar posiciones y tener en cuenta sus muchas enmiendas parciales en aquello que sea perfeccionamiento del texto que ha presentado el Gobierno.

Nuestro Grupo Parlamentario también ha contribuido a ese elenco de enmiendas con numerosos perfeccionamientos de detalle y de tipo práctico. Creo que hay que agradecerles a los señores enmendantes este gesto, sobre todo en nombre del sector que veía con honda preocupación estas enmiendas a la totalidad, y la posibilidad de que hubiera dudas sobre el progresivo desarrollo del trámite que permita que en lo que queda de esta legislatura este proyecto de ley se convierta en una ley que están reclamando la sociedad española y también todos los agentes sociales que se mueven en el transporte.

Muy brevemente, y para no entrar en polémicas con los señores intervinientes que han tenido la amabilidad de retirar sus enmiendas, voy a hacer unos brevísimos comentarios sobre cómo ve nuestro Grupo este proyecto de ley del Gobierno.

En primer lugar, entendemos que, tras unas leyes que datan en lo básico de 1877, en lo que respecta a ferrocarriles, y de 1947, en lo que respecta a carreteras, esta ley supone un esfuerzo de modernización y de puesta a punto de la legislación a lo que es la realidad de nuestros tiempos. Se han producido en este siglo y pico, para los ferrocarriles, o casi medio siglo, para las carreteras, numerosas innovaciones tecnológicas, cambios profundos en las infraestructuras; un desarrollo económico tremendo del transporte; nuevas realidades sociológicas que hacían absolutamente necesario darle un nuevo marca legal al transporte español. Creemos también que se produce con este proyecto de ley (que esperamos que dentro de unos meses sea una ley) un intento serio y riguroso de sistematizar, de integrar, de coordinar, los distintos modos de transporte.

No quiero entrar en polémica con mi buen amigo el señor Trillo sobre si hubiera sido o no conveniente un texto

legal de tipo general que diera una normativa legal al sistema integrado de los transportes, previamente o no a este proyecto de ley. No quiero polemizar con él, pero sí deseo insistir en que este proyecto de ley es una pieza más que va a contribuir a la coordinación intermodal, a la confección integrada de un sistema de transportes, a la mejora de la seguridad, de la calidad y de la economía de nuestros transportes.

El tercer elemento que introduce esta ley es un intento de racionalización y de superación de la crisis económica por la que atraviesa el sector; un instrumento para producir una mayor disciplina en el sector. En este sentido, no habría que decir que esta ley deroga la que aprobamos no hace mucho tiempo sobre inspección, control, infracciones y sanciones, sino que lo que hace es integrarla y asumirla plenamente con los pequeños perfeccionamientos que permite la corta experiencia que sobre esa ley hemos tenido.

El cuarto aspecto que me gustaría señalar es la adecuación de la normativa sobre transportes terrestres al nuevo marco constitucional, al nuevo marco político del Estado democrático, del Estado de las Autonomías. Todas SS. SS. son suficientemente versadas en los temas constitucionales y en los temas de política de transporte como para que merezca la pena que yo aburra a estas horas de la mañana con consideraciones adicionales sobre el tema.

El quinto aspecto —y me parece muy importante por algunas de las alusiones que se han hecho con anterioridad— es la adecuación de la economía y legislación del transporte por carretera español al actual marco de la economía social de mercado española, promoviendo de una forma muy clara la libertad de la iniciativa privada en un sector como el del transporte por carretera, donde las economías de escala y otros factores la hacen especialmente conveniente para la satisfacción de las necesidades públicas, con el principio de la intervención pública cuando es necesaria y de la planificación, y yo me alegro y congratulo de que desde los bandos de la derecha, cuando estamos discutiendo este proyecto y hemos discutido antes el Plan de Carreteras, se reclame con tanta insistencia, y creo que es un punto de coincidencia fundamental, porque el sector de los transportes es muy cualificado dentro de la economía, aunque se trate de una economía liberal y social de mercado, en la que el factor de planificación de las infraestructuras y de ciertos factores de intervencionismo hacen que las distintas ideologías, las distintas filosofías políticas se aproximen en este terreno, en el reconocimiento de que el principio de libertad de empresa, el principio de libertad de mercado debe ser complementado con la acción planificadora de los poderes públicos en este terreno.

El último aspecto en que quiero insistir es que esta ley supone una adecuación, una adaptación, una asimilación de la legislación del transporte español, del transporte por carretera, a la normativa, a las reglas que rigen en la Comunidad Económica Europea.

Como todas SS. SS. saben, de las tres políticas comunes que en su día el Tratado de Roma lanzó, una de ellas era precisamente la política común de transportes. Dis-

tintos avatares políticos y económicos europeos, las propias peculiaridades de los sectores transportísticos en cada uno de los países de la Comunidad, ciertas reservas nacionalistas en cada uno de ellos han hecho que precisamente sea la política común de transporte una de las políticas comunitarias que menos ha avanzado. España tiene, por tanto, la oportunidad de que en estos momentos seamos unos factores contribuyentes a la definición de esa política de transporte, pero, en lo poco en que se puede decir que existe una política común de transporte en la Comunidad Económica Europea, esta ley supone una adaptación a ella. Ruego a SS. SS. que se lean, por ejemplo, todo lo que en la ley hay referente al acceso a la profesión, la clara distinción entre transporte público y privado, las nuevas figuras en la legislación española sobre múltiples temas, como el alquiler de vehículos, etcétera, para que comprendan el esfuerzo que han hecho el Gobierno y los técnicos de la Administración para suministrar a esta Cámara un proyecto en el que todas esas cosas se tienen en cuenta.

No quiero cansar más a SS. SS., no quiero aburrirles, y únicamente insistir en que, por las razones que antes he apuntado, esta es una ley absolutamente necesaria en estos momentos, es una ley oportuna, que antes hubiera sido difícil de hacer, por múltiples razones, entre otras la problemática por la que ha atravesado el sector, y que dejarla para más tarde puede suponer dramáticos inconvenientes para la economía nacional, para la sociedad española y, por supuesto, para el propio desarrollo del sector.

Como SS. SS. han retirado sus enmiendas a la totalidad, no puedo cantar las loas del voto positivo al proyecto de ley del Gobierno, es decir, el rechazo a las enmiendas de SS. SS. En lo que quisiera insistir es en una casi súplica, ante el cúmulo de enmiendas, algunas de ellas, vuelvo a insistir, de nuestro propio Grupo, y es que el trámite parlamentario, el trabajo parlamentario, se haga con la mayor celeridad y con el máximo espíritu de diálogo y tolerancia entre todos nosotros para que podamos producir un texto legal que próximamente pueda servir de marco para el desarrollo de las actividades del transporte.

Tampoco quiero caer en el ansia de polémica con SS. SS., pero no sería cortés por mi parte, por aquello de que se ha dicho alguna vez en esta misma Cámara que el que calla otorga, no hacer algunos levisimos comentarios sobre algunas de las observaciones de SS. SS.

Evidentemente —y ya me he referido antes a ello—, entendemos que lo que es fundamental en nuestro programa de política de transportes es la confección de un sistema integrado de transportes; ése es un fin para el cual el que se haga la regulación legal del sector de transportes con una ley general o con varias leyes modales, es una cuestión accidental. Lo sustantivo, lo fundamental, es la voluntad política de este Gobierno, y del Partido Socialista que lo apoya, de crear un sistema integrado de transportes en el que los distintos modos, de una forma coordinada y armoniosa, se integren, para contribuir a un mejor servicio público, a un mínimo coste social. Y ese objetivo se puede conseguir —y me imagino que el señor Tri-

llo, que es muy entendido en estas materias, así lo reconocerá— con una ley marco previa y luego leyes modales, o bien por el procedimiento de producir las distintas leyes modales, y él tendrá oportunidad en su día de ver si se da ese factor de coordinación y armonía que pretenden las leyes modales sobre transporte marítimo o aéreo.

En cuanto al tema de la adaptación a la política común de transportes de la Comunidad Económica Europea, no puedo por menos de remitirme a mis anteriores palabras y hacer una observación al Grupo Popular —en el que hay tan eminentes juristas— para que, por favor, se distinga lo que hay de obligatorio en el derecho comunitario —es decir, los reglamentos, las directivas y las decisiones— para sus respectivos destinatarios de lo que no tiene carácter vinculante en el derecho comunitario.

Por ejemplo, en la decisión a la que ha hecho referencia el señor Ministro y el señor Trillo se alude a que sobre esas consultas que hacen los gobiernos cuando tratan de hacer innovaciones en su legislación de transportes se producirá «a posteriori», por parte de la Comunidad Económica Europea, un dictamen o una recomendación, pero, como SS. SS. saben muy bien, los dictámenes y las resoluciones no son vinculantes. Por lo tanto, las sentencias del Tribunal de Justicia que tan agudamente nos ha citado el señor Trillo son solamente aplicables en el caso de los temas vinculantes y no de los otros.

En cuanto al tema de las Comunidades Autónomas, y en relación un poco también con el anuncio de posibles inconstitucionalidades, a las que se ha referido el señor Xicoy, quiero tranquilizar muy vivamente a los señores Diputados de los grupos de oposición en la voluntad claramente defensora del Estado de las Autonomías que caracteriza la política general de nuestro Gobierno y de nuestro Partido, muy especialmente en este tema tan delicado del transporte. Si SS. SS. se leen con detenimiento y cuidado el texto del proyecto de ley verán que en ningún caso se roza el tema de las posibles competencias de las Comunidades Autónomas, que se legitiman las anteriores delegaciones que había hecho la Administración central y que se cuida de ser exquisitamente delicados en un tema en el que el texto constitucional y los Estados de Autonomía plantean serias dificultades para el mantenimiento de la unidad de mercado y de un sistema integrado de transportes. Se trata de conjugar esa necesidad de la unidad del mercado y de la existencia de un sistema integrado de transportes con el legítimo derecho de las Comunidades Autónomas a legislar en sus respectivos ámbitos, y, por supuesto, este texto legal no supondría ninguna limitación para que en su día las Comunidades Autónomas que lo estimasen pertinente legislaran, aunque tal vez el propio texto legal les invite a aceptar ese marco

no sólo para el transporte intercomunitario, sino para el intracomunitario; pero sería siempre una decisión voluntaria de las respectivas Comunidades Autónomas.

Para terminar, sólo una breve alusión al tema de la planificación y del intervencionismo. Entendemos que este texto legal se enmarca perfectamente en el sistema económico constitucional español, garantizando la armonía entre el derecho de libre empresa y la planificación.

En cuanto a lo de que se cree una empresa nacionalizada de transporte por carretera, yo ruego a SS. SS. que se lean las disposiciones adicionales del texto legal, para que se vea que lo único que se hace con la creación de esa empresa nacional es asumir el acervo —valga esta palabra tan de moda por el Derecho comunitario—, el acervo que tiene RENFE y FEVE en estos momentos en cuanto a concesión y autorización de transporte por carretera, así como los medios materiales y humanos de que dispone para convertirlos precisamente en esa empresa de transporte por carretera. Esto contribuirá, será un factor más en los temas a los que antes aludía de distinción, de armonización, de integración intermodal, y será un elemento de clarificación.

Nosotros en nuestro programa —llevaba razón el señor Trillo— aludíamos a que la mala gestión de las empresas públicas era un elemento que contribuía a su déficit y que contribuía al detrimento de la economía nacional, pero no olviden SS. SS. que nos referíamos a las empresas públicas gestionadas por gobiernos anteriores, gestionadas desde la derecha. Las empresas públicas gestionadas desde la izquierda, las empresas públicas gestionadas desde una política socialista tienen una mejor gestión y son un elemento que contribuye al buen desarrollo de la economía nacional, y así esperamos que se produzca este fenómeno en el transporte por carretera y por ferrocarril.

Muchas gracias, señor Presidente; muchas gracias, señorías. *(El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)*

El señor VICEPRESIDENTE (Torres Boursault): No parece haber motivo para la controversia en este momento, señor Trillo.

Retiradas las enmiendas de totalidad, el proyecto será remitido a la Comisión competente para la designación de Ponencia y posterior tramitación.

Comunico a SS. SS. que la reunión de las Comisiones Europeas, que estaba inicialmente convocada para mañana, queda desconvocada y se reunirá el próximo día 9 de abril, a las 9,30 de la mañana.

La próxima sesión plenaria se iniciará el día 8 de abril. Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.