

# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# SENADO

---

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSE FEDERICO DE CARVAJAL PEREZ**

**Sesión Plenaria núm. 153**

**celebrada el martes, 8 de abril de 1986**

---

### **ORDEN DEL DIA**

**Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de Ley remitidos por el Congreso de los Diputados:**

- De la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones en relación con el proyecto de Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 340, de 4 de abril de 1986.)

### **Mociones:**

- De don Miguel Cabrera Cabrera y otros señores Senadores para que se dote al Aeropuerto de Fuerteventura del horario de operaciones H-16, lo que supondría permanecer abierto de 7,00 a 23,00 horas («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 220, de 16 de enero de 1986).

### **Preguntas:**

- De don Carlos Blanco-Rajoy Martínez-Reboredo, del Grupo Popular, sobre Cámaras Agrarias («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 199, de 7 de noviembre de 1985).
- De don Carlos Blesa Rodríguez, del Grupo Popular, sobre indemnizaciones a los agricultores del puente almeriense afectados por el suministro de semillas de pimiento contaminadas («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 204, de 21 de noviembre de 1985).
- De don Carlos Blanco-Rajoy Martínez-Reboredo, del Grupo Popular, sobre declaraciones del Ministro de Agricultura el día 10 de octubre de 1985 («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 204, de 21 de noviembre de 1985).
- De don Evaristo Amat de León Guitart, del Grupo Popular, sobre la venta del Metro de Madrid a sus antiguos accionistas u otros nuevos («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 211, de 5 de diciembre de 1985).
- De don José Macías Santana, del Grupo Popular, sobre situaciones de los servicios de control de vuelos en el Ae-

ropuerto de Gando (Las Palmas) («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 211, de 5 de diciembre de 1985).

- De don Federico Padrón Padrón, del Grupo Mixto, sobre realización de las obras de relleno de la vaguada existente en la cabecera sur del Aeropuerto de Hierro («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 220, de 16 de enero de 1986).
- De don Antonio A. Castro Cordobez, del Grupo Mixto, sobre cuándo tiene previsto el Gobierno presentar a las Cortes un proyecto de Ley de Cuarentenas para material vegetal («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 238, de 24 de marzo de 1986).

**Interpelaciones:**

- De don Cástor Alonso Bar, del Grupo Popular, sobre política del Gobierno respecto a la pesca y construcción naval de buques pesqueros («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 117, de 14 de diciembre de 1984).
- De don José Gabriel Díaz Berbel, del Grupo Popular, sobre modificación de la política de transporte y comunicaciones entre las dos plazas de Ceuta y Melilla, así como entre éstas y la Península («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 135, de 20 de marzo de 1985).

## SUMARIO

Se reanuda la sesión a las once y cinco de la mañana.

	Página
<b>Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de Ley remitidos por el Congreso de los Diputados (continuación) .....</b>	7162
	Página
<b>De la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones en relación con el proyecto de Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos .....</b>	7162
<i>El señor Alonso Colacios presenta el dictamen. En turno de portavoces intervienen los señores Ferrer i Profitós, Cercós Pérez, Prieto Carrasco y Alonso Colacios. El señor Ferrer i Profitós defiende unas enmiendas, así como el señor Prieto Carrasco y el señor Elósegui Odriozola. Para turno en contra hace uso de la palabra el señor Albert Sanjosé. En turno de portavoces intervienen los señores Ferrer i Profitós, Guerra Zunzunegui y Albert Sanjosé.</i>	
<i>Se rechaza la enmienda número 17, del Grupo Cataluña al Senado.</i>	
<i>Se rechaza la enmienda número 18, del Grupo Cataluña al Senado.</i>	
<i>Se rechaza la enmienda número 5, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.</i>	
<i>Se rechazan dos enmiendas del Grupo Popular.</i>	
<i>Se aprueba la exposición de motivos.</i>	
<i>Se aprueba el artículo 1.º</i>	
<i>Se aprueba el artículo 2.º</i>	
<i>Se aprueba el artículo 3.º</i>	
<i>Se aprueba el artículo 4.º</i>	
<i>Se aprueban los apartados b) y f) del artículo 5.º</i>	
<i>Se aprueba el resto del artículo.</i>	

*El señor Ferrer i Profitós defiende varias enmiendas del Grupo Cataluña al Senado. Para turno en contra interviene el señor Albert Sanjosé. En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Ferrer i Profitós, Guerra Zunzunegui y Albert Sanjosé.*

*Se rechaza una enmienda del Grupo Cataluña al Senado.*

*Se rechaza la enmienda número 7, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.*

*Se aprueba el texto del dictamen.*

*Para turno en contra de las enmiendas defendidas al Capítulo III, interviene el señor Albert Sanjosé. En turno de portavoces hace uso de la palabra el señor Ferrer i Profitós.*

*Se rechaza la enmienda 27, del Grupo Cataluña al Senado.*

*Se aprueba el texto del dictamen.*

*Se aprueba la Disposición transitoria.*

*Se rechazan las enmiendas del Grupo Cataluña al Senado.*

*Se rechazan las enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.*

*Se aprueba el punto 1 de la Disposición adicional primera.*

*Se aprueban los puntos 2 y 3 de la Disposición adicional primera.*

*Se aprueban las Disposiciones adicionales restantes, a excepción de la cuarta.*

*Se aprueba la Disposición adicional cuarta.*

*Interviene seguidamente el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Sáenz Cosculluela).*

	Página
<b>Mociones .....</b>	7177
	Página

**De don Miguel Cabrera Cabrera y otros señores Senadores para que se dote al Aeropuer-**

<b>to de Fuerteventura del horario de operaciones H-16, lo que supondría permanecer abierto de 7,00 a 23,00 horas</b> .....	7177
<i>El señor Cabrera Cabrera defiende su moción. Para turno en contra interviene el señor Albert Sanjosé. En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Cabrera Cabrera, Mañas Santana y Albert Sanjosé.</i>	
<i>Se rechaza la moción.</i>	
<i>Se suspende la sesión.</i>	
<i>Era la una y treinta y cinco de la tarde.</i>	
<i>Se reanuda la sesión a las cinco y cinco de la tarde.</i>	
	Página
<b>Preguntas</b> .....	7182
	Página
<b>De don Carlos Blanco-Rajoy Martínez-Reboredo, del Grupo Popular, sobre Cámaras Agrarias</b> .....	7182
<i>El señor Blanco-Rajoy Martínez-Reboredo expone su pregunta. Le contesta, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Romero Herrera). En turno de réplica hace uso de la palabra el señor Blanco-Rajoy Martínez-Reboredo. En turno de réplica interviene el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.</i>	
	Página
<b>De don Carlos Blesa Rodríguez, del Grupo Popular, sobre indemnizaciones a los agricultores del poniente almeriense afectados por el suministro de semillas de pimienta contaminadas</b> .....	7183
<i>El señor Blesa Rodríguez expone su pregunta. Le contesta, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Romero Herrera). En turno de réplica hace uso de la palabra el señor Blesa Rodríguez. En turno de réplica interviene el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.</i>	
	Página
<b>De don Carlos Blanco-Rajoy Martínez-Reboredo, del Grupo Popular, sobre declaración del Ministro de Agricultura el día 10 de octubre de 1985</b> .....	7185
<i>El señor Blanco-Rajoy Martínez Reboredo expone su pregunta. Le contesta, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Romero Herrera). En turno de réplica hace uso de la palabra el señor Blanco-Rajoy Martínez-Reboredo. En turno de réplica interviene el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.</i>	
	Página
<b>De don Evaristo Amat de León Guitart, del Grupo Popular, sobre la venta del Metro de</b>	

<b>Madrid a sus antiguos accionistas u otros nuevos</b> .....	7186
<i>El señor Amat de León Guitart expone su pregunta. Le contesta, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez). En turno de réplica hace uso de la palabra el señor Amat de León Guitart. En turno de réplica interviene el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.</i>	
	Página
<b>De don José Macías Santana, del Grupo Popular, sobre situaciones de los servicios de control de vuelos en el Aeropuerto de Gando (Las Palmas)</b> .....	7187
<i>El señor Mañas Santana expone su pregunta. Le contesta, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez). En turno de réplica hace uso de la palabra el señor Mañas Santana. En turno de réplica interviene el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.</i>	
	Página
<b>De don Federico Padrón Padrón, del Grupo Mixto, sobre realización de las obras de relleno en la vaguada existente en la cabecera sur del Aeropuerto de Hierro</b> .....	7189
<i>El señor Padrón Padrón expone su pregunta. Le contesta, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez). En turno de réplica hace uso de la palabra el señor Padrón Padrón. En turno de réplica interviene el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.</i>	
	Página
<b>De don Antonio Angel Castro Cordobez, del Grupo Mixto, sobre cuándo tiene previsto el Gobierno presentar a las Cortes un proyecto de Ley de Cuarentenas para material vegetal</b> .....	7190
<i>El señor Castro Cordobez expone su pregunta. Le contesta, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. En turno de réplica hace uso de la palabra el señor Castro Cordobez. En turno de réplica interviene el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.</i>	
	Página
<b>Interpelaciones</b> .....	7192
	Página
<b>De don Cástor Alonso Bar, del Grupo Popular, sobre política del Gobierno respecto a la pesca y construcción naval de buques pesqueros</b> .....	7192
<i>El señor Alonso Bar explana su interpelación. Le contesta, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Romero Herrera). El señor García Royo interviene para una cuestión de orden. Para réplica hace uso de la palabra el señor Alonso Bar. En turno de réplica interviene el señor Ministro de Agricultura, Pesca</i>	

y Alimentación. Hace uso de la palabra el señor García Royo. En turno de portavoces intervienen los señores Alonso Bar y Campoamor Rodríguez. Contesta el señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Página

**De don José Gabriel Díaz Berbel, del Grupo Popular, sobre modificación de la política de transportes y comunicaciones entre las dos plazas de Ceuta y Melilla, así como entre éstas y la Península ..... 7199**

El señor Díaz Berbel explana su interpelación. Le contesta, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez). El señor Díaz Berbel interviene por el artículo 87 del Reglamento. En turno de portavoces hacen uso de la palabra el señor Guimerá Gil y la señora Miranzo Martínez. Seguidamente, interviene el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cincuenta de la tarde.

Se reanuda la sesión a las once y cinco de la mañana.

**EXCUSAS DE ASISTENCIA**

Excusó su asistencia el Senador don José María de Miguel Gil.

**DICTAMENES DE COMISIONES SOBRE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (continuación):**

**— DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS, ORDENACION DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, URBANISMO, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES EN RELACION CON EL PROYECTO DE LEY BASICA DE RESIDUOS TOXICOS Y PELIGROSOS**

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Se abre la sesión.

Primer punto del orden del día de hoy: dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados. De la Comisión de Obras Públicas en relación con el proyecto de Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos.

Para la presentación del dictamen, tiene la palabra el Presidente de la Comisión.

El señor ALONSO COLACIOS: Voy a presentar la ley yo mismo.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Es usted el Presidente de la Comisión?

El señor ALONSO COLACIOS: No, señor Presidente, está ausente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Por delegación, tiene S. S. la palabra.

El señor ALONSO COLACIOS: A continuación, iniciamos el debate del proyecto de ley básica de residuos tóxicos y peligrosos.

Este proyecto de ley, tanto en el Congreso como en el Senado, ha sufrido variaciones por parte de los diferentes Grupos Parlamentarios, como consecuencia de la actitud abierta y flexible de todos los miembros de la Ponencia y de la Comisión. Concretamente aquí en el Senado se ha realizado un esfuerzo para hacer la ley técnica y políticamente rigurosa, y tenemos que afirmar que esta actitud hay que valorarla muy positivamente.

Esta ley contiene veintidós artículos, una disposición transitoria, una disposición adicional y un anexo. Se han presentado en el trámite del Senado 29 enmiendas, de las cuales, como dije al principio, se han aceptado, por parte de la mayoría socialista, varias de los Grupos Parlamentarios que formaban parte tanto de la Ponencia como de la Comisión.

El proyecto de ley, lógicamente, era importante y urgente que se tramitara porque, como todas SS. SS. saben, existía un vacío legislativo en la regulación y ordenación de los residuos tóxicos y peligrosos y, por consiguiente, había que adecuar la legislación española, por una parte, a las directivas comunitarias, y, por otra, a la Constitución española en lo que se refiere a los artículos 45 y 149. Por tanto, creemos que después de aprobar este proyecto de ley en el Senado, daremos un paso muy importante en el tratamiento de los residuos tóxicos y peligrosos que, como todas SS. SS. saben, tienen gran incidencia y representan un riesgo para la salud humana, para el medio ambiente y para los recursos naturales.

Nada más. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Gracias, Senador Alonso Colacios.

¿Turno a Favor? (Pausa.) ¿Turno en contra? (Pausa.) ¿Señores portavoces que deseen intervenir? (Pausa.)

Tiene la palabra el senador Ferrer.

El señor FERRER I PROFITOS: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, nuestro Grupo valora positivamente el proyecto de ley básica de residuos tóxicos y peligrosos, porque es un paso adelante para adaptar nuestra legislación a las normas comunitarias como me parece que ha comentado el portavoz socialista. Al mismo tiempo, este proyecto de ley, aparte de desarrollar el artículo 45 de la Constitución, tiene también el mandato constitucional, en su artículo 149.1.23, donde especifica su desarrollo.

El Estado tiene competencia exclusiva sobre varias si-

güentes materias, según dice el artículo 123, y una de ellas es la legislación básica sobre protección de medio ambiente, pero sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección, como es la legislación básica sobre montes, aprovechamientos forestales y vías pecuarias. Este artículo, en conjunción con las respectivas competencias de las Comunidades Autónomas, reflejadas en sus propios Estatutos —en el caso de Cataluña en el artículo 10, apartado 6— es el que determina el marco en que ha de desenvolverse esta Ley. Además, este precepto —como muy bien dicen tanto el artículo 123 de la Constitución, como el artículo 10 del Estatuto de Cataluña— permite a las Comunidades Autónomas con competencias, establecer normas adicionales de protección.

En base a esto, nuestro Grupo ha presentado sus enmiendas; unas tendentes a mejorar la redacción de algunos artículos de este proyecto de ley, y otras a salvaguardar las competencias de las Comunidades Autónomas que están obligadas por el precepto constitucional citado. Con esta voluntad hemos trabajado, de alguna forma hemos negociado, hemos parlamentado, tanto en el trámite de Ponencia como en el de Comisión, con el fin de llegar a acuerdos, que algunas veces se han producido y otras no, sobre una ley tan importante como ésta, que no se refiere solamente al medio ambiente, sino incluso a la salud de las personas y a la protección de una serie de bienes naturales.

Por todo ello, nuestro grupo está esperando la contestación del Grupo Parlamentario Socialista para ver si todavía podemos acercar posiciones en relación con algunas de las enmiendas que, en cierta manera, casi hemos estado dándolas por acordadas y que la enmienda transaccional que saliera de ellas pudiera manifestarse ahora durante el trámite de la discusión de la presente ley.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Gracias, Senador Ferrer.

El Senador Cercós tiene la palabra.

El señor CERCOS PEREZ: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, señor Ministro, después de examinar el texto del proyecto de ley que se nos somete a consideración, personalmente este Senador, y recogiendo el sentir del Grupo Parlamentario Mixto, expresa la satisfacción por la llegada de un proyecto de ley de esta naturaleza a la Cámara. Es verdad que hay ciertas leyes, de las que nos toca debatir a lo largo de la legislatura que de alguna forma pasan, yo diría, sin pena ni gloria, con un cierto desasosonamiento por su carácter más o menos técnico, pero que, sin embargo, tienen una trascendencia fundamental para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Yo asimilaría esta ley a otras que hemos aprobado en la Cámara, como la Ley de los consumidores, que ya dejamos muy atrás, o la Ley del Patrimonio Histórico Artístico. Esta ley de residuos, como las que he mencionado, son fundamentalmente técnicas y aun sin ningún tipo de relumbrón, sin embargo tienen una gran influencia sobre el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos. Esta es la nota más importante.

Creo que el texto que se nos somete a consideración, aunque dijéramos que históricamente llega con un ligero retraso respecto a lo acontecido, y que comentaremos, en el panorama internacional, sin embargo tiene, también, las notas fundamentales de una ley moderna como corresponde a una apuesta por una modernidad en nuestra sociedad española. Es una ley que incluso ha avanzado sobre textos comparados de carácter internacional. De ahí que en este tema, al igual que ocurría con la Ley de consumidores que acabo de mencionar, nuestro país esté estableciendo unas cotas especiales en cuanto a una toma de conciencia para abordar ese futuro que tenemos ahí, ya, delante, pero que nos preocupa en cuanto a la mejora de la calidad de vida.

Efectivamente, el tema de la contaminación medio-ambiental y éste de los residuos tóxicos y peligrosos es una faceta fundamental que está destacada en este proyecto de ley, creo, acertadamente, porque también lo está en la Comunidad Económica Europea y tiene para mí una importancia grande puesto que ese entramado que forman ciencia-técnica y sociedad constituye, cada día más, un conjunto conexo que, también, y a su vez, cada día más, tiene que ser más armonioso y en el que las medidas y las decisiones que se tomen por los órganos ejecutivos gobernantes tienen que tener mucho más en cuenta, no sólo como hasta fechas muy recientes los aspectos cuantitativos en las ejecuciones de las inversiones y de los proyectos, sino la contribución especialmente de los aspectos cualitativos para la mejora de la calidad de vida. Hoy día la única forma de poner coto a esa polémica, ya clásica, sobre los límites al progreso técnico es tratar de elaborar leyes con contenidos que se orienten cada día más hacia una convivencia mejor en los órdenes del bienestar ciudadano y de la calidad de vida, y esta ley es una de ellas. Además, tiene otros valores añadidos. El desarrollo de la ciencia y la técnica, la tecnología no se podrían comprender hacia el futuro sin una ley de esta naturaleza. El desarrollo de innovaciones científicas generalmente comporta riesgos y, hasta fechas muy recientes, todavía veíamos que esos riesgos se minoraban en aras al puro progreso técnico. Esta ley va a poner cota a esta situación en nuestra realidad española.

Señorías, el tema de los residuos tóxicos ha tenido tratamiento internacional, aunque no con la importancia que esta ley, que es una ley síntesis, tiene y va a tener para la realidad española, pero incluso las normativas internacionales no son tan antiguas. El año 73 aproximadamente se abordó el tema de la protección del medio ambiente, por ejemplo, en organismos como la OCDE. La OCDE, en el año 1976, en la Resolución del 28 de septiembre, sobre política global de la gestión de los residuos, en la que ya empezaba a dar recomendaciones a los gobiernos para tomar medidas contra la contaminación medio-ambiental y especialmente contra los residuos más peligrosos. El Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente también estableció el 22 de enero de 1982 una clasificación final de sustancias tóxicas en siete categorías o grupos de categorías

de productos. Pero una organización más próxima a nosotros, como es la Comunidad Económica Europea, lleva reiterando una serie de programas y de actuaciones, prácticamente desde el año 1973, puesto que ha habido ya resoluciones y directivas en períodos intermedios, como la del 15 de mayo de 1975, y todas ellas, y en particular la Directiva 78/319, del 20 de marzo, han contemplado aspectos relativos a la gestión y a la administración de los residuos en general, impulsando la adopción de medidas drásticas para evitar la contaminación. Sin embargo, en España no teníamos (y esta es una realidad) una ley específica que cubriera los residuos peligrosos y tóxicos y quizá éste sea un tema que convendría que examináramos un poco detenidamente.

Nuestra realidad social tiene verdaderamente situaciones problemáticas que es preciso cortar y con esta ley se trata de hacerles frente. No haría falta tocar una lista grande de productos, pero en nuestra realidad española tenemos situaciones graves de riesgo que no es preciso señalar, pero que están ahí presentes. Por ejemplo, quizá comentaría dos aspectos a SS. SS. por su trascendencia. Uno de ellos es la contaminación de las aguas del Mediterráneo, tema apasionante y preocupante y que, realmente, es una cuestión que en alguna forma no se contempla exclusivamente sólo en esta ley, sino que aparece en legislaciones complementarias. Qué duda cabe que los efluentes y los vertidos tóxicos industriales están afectando a esa contaminación de nuestro mar Mediterráneo y además, según informes de las Naciones Unidas, el 35 por ciento de la contaminación de todo el Mediterráneo, por ejemplo por el DDT y otros insecticidas que son vertidos por ese cúmulo de casi 15.000 fábricas industriales que hay instaladas en las costas españolas del Mediterráneo, ese 35 por ciento se genera entre Valencia y Génova prácticamente. Ocurre igual con otra serie de residuos, es decir, se estima que la mayor contaminación de las aguas del Mediterráneo está generada prácticamente en el tramo de la costa entre Barcelona y Génova. Esta es una realidad, son informes internacionales y por poco que hagamos todos los españoles, y en particular los legisladores, para tratar de cortar esta situación, no puede revertir más que en minorar este gravísimo problema, que también se trata de combatir con otra serie de normativas de carácter regional e internacional.

Voy a hablar también de otro tipo de productos que cada vez preocupan más a la humanidad y a cuya utilización había urgencia en nuestro país de ponerles coto. Me estoy refiriendo fundamentalmente a los PCB o bifenilos policlorados, porque es el nombre técnico que tienen. Realmente, es un producto químico que en España está muy introducido, señorías, que en el mundo se introdujo a partir del año 30, que se han fabricado hasta el momento prácticamente un millón de toneladas en toda la humanidad, y sobre el que a lo largo de los cincuenta y tantos años transcurridos hay un convencimiento unánime de los daños gravísimos que está causando en diferentes ecosistemas para la salud de los seres vivos, no solamente de las personas. Estos productos se utilizan en cincuenta mil cosas, como fluidos eléctricos en transforma-

dores, y en los condensadores, que se utilizan en otra serie de materias como pinturas, sellados para adhesivos, para fluidos de transferencia de calor en aceites lubricantes, y para papel de calco. Es decir, los PCB en lo que se llama sistemas abiertos y cerrados según su dispersión en el medio ambiente, tienen una utilización amplísima y podría citarles a SS. SS. multitud de sitios, servicios, centros, instalaciones y edificios incorporados a nuestra vida ordinaria que tienen estos PCB o bifenilos policlorados, porque fueron muy utilizados, ya que tienen unas propiedades físicas excelentes; son termorresistentes, incombustibles, etcétera.

Pues bien, están verificados —y no quiero alargarme— los daños gravísimos que producen en la especie humana con alteraciones genéticas, en los animales, y especialmente en los peces por la mayor contaminación de las aguas marinas, hasta el punto de que se han tomado medidas en varios países para abandonar toda la...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Vaya terminando, señor Senador.

El señor CERCOS PEREZ: Termino, señor Presidente. ...para abandonar la aplicación de los PCB en los sistemas abiertos.

Hay directivas de la Comunidad Económica Europea de abril y julio del 76, la 403/76, que España todavía no había recogido, y que lo hace mediante esta ley y de ahí el acierto y la oportunidad de la misma para tratar de poner un punto final a la utilización de estos productos de origen orgánico no biodegradables y de efectos acumulativos y que tanto daños están causando. Son problemas que tenemos en nuestra realidad. Mientras que en otros países se ha suprimido la aplicación de estos productos en los sistemas abiertos, para pinturas o papel de calco, adhesivos, etcétera, en España se ha reducido. Pero hay países en los que ya se han suprimido los sistemas cerrados que utilizan PCB como los transformadores, porque aunque son sistemas cerrados que no permiten escapes ha habido daños y siniestros graves en Reims y en Binghampton. Y en España todavía tenemos un problema grave al que creo que esta ley pondrá punto final en alguna forma, y es la utilización en transformadores de estos productos. España tiene más de 15.000 transformadores en este momento, que lo más difícil es controlarlos y saber dónde están, que han utilizado como dieléctricos los productos PCB. Y en este tema creo que con esta ley, y siguiendo las directivas de la Comunidad Económica Europea, se podrá poner coto a esta situación, además de ir suprimiendo prácticamente la producción industrial de estos productos tóxicos, los cuales solamente se fabrican en estos momentos en Francia —y a mucha distancia en Italia y en España— en cantidades muy pequeñas; por ejemplo, el año 85 han sido prácticamente mil o mil doscientas toneladas, de las 8.000 toneladas que se produjeron en todo el mundo.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Termine, señor Senador.

El señor CERCOS PEREZ: Nada más, señorías.

En resumen, señorías, nuestro Grupo apoya la ley y siente satisfacción por su entrada en esta Cámara. Creemos que puede ser una ley muy positiva y, en el marco de toda la normativa general sobre la legislación del medio ambiente, creemos que hará frente a uno de los problemas más preocupantes y que mayor deterioro ocasionan a la calidad de vida y a diversos ecosistemas, que son los productos tóxicos y peligrosos.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Gracias, señor Cercós.

El Senador Prieto tiene la palabra.

El señor PRIETO CARRASCO: Con la venia, señor Presidente.

Señor Ministro, señorías, muy brevemente para fijar la posición del Grupo Popular con respecto a esta ley.

Naturalmente, no voy a repetir la lección magistral que nos ha dado el Senador que me ha precedido en el uso de la palabra, pero, por supuesto, lo que sí quiero es decir que el Grupo Popular entiende que ésta es una ley necesaria, una ley que está dentro del espíritu de las directivas de la Comunidad Económica Europea, concretamente de la 319, y nos congratulamos que se presente en esta Cámara para su aprobación definitiva. Por eso no hemos consumido turno en contra y estamos total y absolutamente de acuerdo con el espíritu de esta ley. Pero como siempre, no tengo más remedio que destacar que, desgraciadamente, tenemos en estos momentos una tendencia triste —a mí me pone triste, porque me intranquiliza— a no terminar las cosas bien. Ya sé que esto no es una responsabilidad del Grupo Socialista, pero yo invitaría a los redactores de la ley a que de verdad se asesoraran por alguien que supiera y conociera el castellano y rematara las leyes. Porque esta ley está llena de inconcreciones, es un fárrago de párrafos largos, y yo entiendo que las leyes deben utilizar, salvo que haya grandes estilistas, el estilo cortado del punto y seguido.

Tengo que destacar que en Comisión y en Ponencia hemos hablado y dialogado de una manera muy relajada, como corresponde a una ley de este tipo, pero no hemos llegado a terminar del todo con los problemas de falta de concreción. En algunas ocasiones en las que nosotros nos hemos basado en algo que creemos que es importante —es decir, que si hay una cosa que está bien hecha vamos a copiarla, y vamos a copiarla bien, no intentemos ser originales haciendo las cosas regulares—, se nos dice que realmente nosotros no tenemos por qué copiar, ya que no tenemos por qué adaptar nuestra legislación a la de la CEE y porque, en definitiva, son directrices no vinculantes. Pero yo creo de verdad que en las leyes de este tipo lo mejor es ir adaptando nuestra legislación a las directivas de la Comunidad al cien por cien y tener la tranquilidad de espíritu suficiente para saber que es España la que ha entrado en la CEE y no la CEE la que entra en España.

Después de esto, también quiero apuntar que, como siempre, en casos bastante importantes se deja la resolución a la discrecionalidad gubernamental mediante los re-

glamentos (ya tendremos ocasión de seguir hablando de este tema), reglamentos que, si se hacen bien, pueden incluso aclarar la ley, pero a lo mejor no se hacen tan bien o a lo mejor pasa como la Ley de Consumidores, a la que se ha aludido anteriormente, que efectivamente es una ley buena de la que todos nos congratulamos pero lleva dos años sin reglamento. Espero que con el artículo que aprobaremos hoy, en el cual se obliga al Gobierno a hacer el reglamento a los seis meses, se resolverán estas dudas.

Señorías, anunciando que en el fondo el Grupo Popular está de acuerdo con la ley y que en la forma seguiremos diciendo que se puede mejorar mucho, he terminado. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): El Senador Alonso tiene la palabra.

El señor ALONSO COLACIOS: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, señorías, el Grupo Parlamentario Socialista se encuentra realmente satisfecho porque todos los Grupos Parlamentarios representantes de esta Cámara encuentran positivo cómo ha quedado formulado el proyecto de ley de residuos tóxicos y peligrosos. Las intervenciones de los diferentes Grupos Parlamentarios corroboran que esta ley es importante para nuestro país, porque, como SS. SS. saben, en el país actualmente existen cerca de dos millones de residuos especiales, es decir, de residuos tóxicos y peligrosos, que de forma incontrolada están a lo largo de todos los pueblos y ciudades de España. Por consiguiente era necesario, era urgente regular ese cúmulo tan alto de productos tóxicos y peligrosos que hay a lo largo de toda nuestra geografía.

Esta ordenación la hemos hecho teniendo básicamente presente la legislación española y la comunitaria; la legislación española desarrollando los artículos 45 y 149 y la legislación comunitaria en su Directiva número 319 fundamentalmente. Quiero responder al representante del Grupo Popular, Senador Prieto, diciendo que lógicamente nosotros, en nuestro esfuerzo para que el contenido de la ley fuera riguroso, no hemos copiado las directivas comunitarias; no las hemos copiado. Hemos hecho un gran esfuerzo de adaptación del espíritu que recogen las directivas comunitarias a la realidad concreta que vive este país.

Ciertamente también la disposición adicional deja taxativamente claro que hay un período de seis meses para regular las distintas disposiciones reglamentarias que esta ley básica de residuos tóxicos y peligrosos a lo largo de todo su articulado recoge. Por tanto, yo creo que esas inconcreciones de las que hablaba el Senador Prieto más que inconcreciones son producto de que, al ser una ley básica, tenemos que regular de forma general la gestión y las normas de responsabilidad de todos los agentes que intervienen en la elaboración de esos residuos tóxicos.

Para finalizar y contestando también al representante del Grupo Cataluña al Senado, el Senador Ferrer i Profitós, sabe S. S. que el Grupo mayoritario, el Grupo Socialista ha hecho un gran esfuerzo en Ponencia y en Comi-

sión y ha estado flexible y abierto a las diferentes enmiendas que creía estaban en correlación con el espíritu y la filosofía de la ley; tanto es así que hemos aceptado algunas. En la actualidad, como sabe muy bien S. S., estamos estudiando la posibilidad de la transaccional, como ya dijimos en Ponencia y en Comisión. Por consiguiente, a lo largo de este debate manifestaremos nuestra posición. Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): La exposición de motivos no tiene ningún voto particular.

El artículo 1.º tiene un voto particular del Grupo Parlamentario Cataluña al Senado. ¿Va a defenderlo alguna de sus señorías? *(Pausa.)* Yo no sé si los Senadores del Grupo Cataluña al Senado han escuchado al Presidente. Hay un voto particular de este Grupo al artículo 1.º de esta ley. Yo pregunto si alguna de SS. SS. va a defenderlo o lo doy por defendido.

El señor FERRER I PROFITOS: Señor Presidente, tiene toda la razón al decir que no habíamos estado atentos, porque estábamos comentando una de las proposiciones que teníamos precisamente también sobre una enmienda a este Capítulo I.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Yo le advierto señor Ferrer que hay que estar atentos, porque la Presidencia permite, pero no incita a hablar a los señores Senadores.

El señor FERRER I PROFITOS: Señor Presidente, le pido excusas otra vez y hago votos para que no vuelva a pasar.

Señor Presidente, voy a anunciar las enmiendas al Capítulo I que vamos a retirar, que son los números 14, 15 y 16. Queda la número 17 en la que hay un error mecanográfico que querría subsanar de viva voz.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Senador Ferrer, para que la Presidencia se aclare, ¿va a defender las todas juntas o sólo la del artículo 1.º?

El señor FERRER I PROFITOS: Capítulo I.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): No, artículo 1.º. Tenga usted en cuenta que esta ley no está clasificada por capítulos.

El señor FERRER I PROFITOS: Hay capítulos. Lo podemos hacer por artículos como sugiere el señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Espere un momento, porque yo la tengo clasificada por artículos.

El señor FERRER I PROFITOS: Hay capítulos también, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): En toda ley

hay capítulos, artículos y exposición de motivos, naturalmente, pero me refiero al debate. *(Risas.)*

El señor FERRER I PROFITOS: Yo se lo decía para puntualizar.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Va a defender conjuntamente las de este capítulo?

El señor FERRER I PROFITOS: Si usted me da su venia voy a defender juntas las del Capítulo I.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la venia y la palabra para hacerlo.

El señor FERRER I PROFITOS: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar voy a defender la enmienda número 17, que corresponde al artículo 5, letra b), que dice: «Evitar las mezclas de residuos siempre que ello pueda suponer un aumento de su toxicidad o peligrosidad de la dificultad para un tratamiento posterior». Nosotros creemos que tal como está en el texto del proyecto es una redundancia decir «Separar adecuadamente...» y luego volver a repetir «evitando particularmente aquellas mezclas que supongan un aumento de la peligrosidad...». Nosotros creemos que para el cumplimiento de esta ley se delimitaría mucho mejor la prohibición y se haría mucho más fácil inclusive el cuidado de los residuos tóxicos si a los residuos que no aumentarían su toxicidad o peligrosidad no se les hiciera esta prohibición de mezclas.

La segunda enmienda, la número 18, es también al artículo 5.º, letra f). Pretende la supresión de esta letra, que dice: «Presentar un informe anual a la Administración pública...». Nuestro Grupo cree que es suficiente con que los industriales o a los que afecte en este caso la ley que estamos debatiendo paguen sus impuestos para que sea la Inspección la que, como consecuencia de sus fiscalizaciones, presente o no sus informes, pero que no haya una obligación de entrada, sin otro requerimiento, de presentar unos informes a la Administración pública sobre la actuación que podían tener estas empresas respecto a los residuos tóxicos y peligrosos.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Senador Prieto, del Grupo Popular, ¿va a defender las enmiendas al Título?

El señor PRIETO CARRASCO: Voy a defender las dos que quedan a los artículos 1.º y 2.º

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la palabra.

El señor PRIETO CARRASCO: La enmienda número 13 pretende introducir en el artículo 1.º de la ley una frase al final del punto 2, en el que, al mismo tiempo se dice «... el desarrollo de nuevas tecnologías tanto de eliminación como de procesos poco generadores de residuos», se

añada «... como de utilización productiva de los residuos o de procesos poco generadores de los mismos». El Grupo Popular, al introducir esta enmienda, naturalmente no quiere incitar a nadie a que produzca residuos tóxicos y peligrosos. Lo que cree es que las tecnologías deben ir dirigidas a que se elimine la posibilidad de producir este tipo de residuos. Pensamos que uno de los procedimientos más claros para que no se produzca es el de su utilización dentro de la propia industria.

Por otra parte, llama la atención que se nos diga que esta frase lo que hace es ir en contra del espíritu de la ley, cuando la ley, en su artículo 12, lo que dice concretamente es que los poderes públicos podrán formar unas bolsas en las cuales se podrá dar información para la utilización por terceros de estos recursos. Como verán, es única y exclusivamente una enmienda de adición que no tiene ninguna importancia y el Grupo Popular ya anuncia que en la votación al artículo 1.º se va a abstener porque no es una enmienda que tenga fondo.

La enmienda número 12 creo que se defiende por sí sola. Si vamos a hablar de un tema vamos a definirlo. La definición es el eje fundamental. La ley dice: «Residuos tóxicos y peligrosos: los materiales sólidos, pastosos, líquidos, así como los gaseosos contenidos en recipientes, que siendo el resultado de un proceso de producción, transformación, utilización o consumo, su productor destine al abandono y contengan en su composición alguna de las sustancias y materiales que figuran en el Anexo de la presente Ley en cantidades o concentraciones tales que representen un riesgo para la salud humana, recursos naturales y medio ambiente».

A mi juicio, esta definición, como toda definición que está en un párrafo largo y que pretende ser de enumeración, deja fuera una serie de interrogantes. Por ejemplo, ¿qué es un producto pastoso? Será semisólido. Se deja fuera también toda posibilidad de las emulsiones, de las dispersiones, de los geles. Para qué vamos a hablar de los estados físicos de la materia cuando eso está bastante claro. Para mí lo que hay que hacer es irse a lo general y definir lo que es residuo, y dentro de lo que es residuo (que dice el diccionario que es lo que queda, lo que sobra, lo que no hace falta), dentro de ese concepto general hay que decir, además, que los residuos tóxicos y peligrosos son los que cumplan estas condiciones. Con esto queda perfectamente claro y no nos encontramos con algo tan curioso como que, por ejemplo, son los gaseosos que están contenidos en recipientes, cuando yo entiendo que los líquidos también habrá que meterlos en un recipiente porque, si no, no se comprende; o, por ejemplo, el polvo de amianto, que está en el Anexo, tendrá que estar envasado, porque si está suelto resulta que no es residuo tóxico y peligroso.

Dejémonos de andar con definiciones sobre el estado físico de la materia y digamos lo que dice la Directiva 319 en su artículo 1.º: «Residuo: toda sustancia o todo objeto que el poseedor destina o tiene obligación de destinar al abandono en virtud de las disposiciones nacionales en vigor. Se me dice que no hay disposiciones nacionales en vigor. Naturalmente que las hay, como las de los residuos

urbanos. Hay una serie de residuos para los que los reglamentos de sanidad dicen: «Usted no los puede tener en su casa porque molestan». Pero eso tampoco es problema. Es decir, si no las hay ya las habrá; y si no las hay, con la primera parte está perfectamente definido: residuo es toda sustancia o todo objeto que el poseedor destina al abandono; es decir, lo que me sobra es residuo. Además, está en el Diccionario de la Lengua.

Por lo que respecta a residuos tóxicos y peligrosos es todo aquello que ya no es residuo urbano, sino que contiene o está contaminado por las sustancias o materias que figuran en el Anexo, de naturaleza y en cantidades o en concentraciones, etcétera. Naturalmente, que para no decir que figuran en el Anexo 319/78/CEE, el Grupo vería bien —no le importaría nada porque es lógico— que se dijera en el Anexo del presente proyecto. En vez de decir «en el Anexo 319/78», que sería una grave dejación de los derechos nacionales, decir concretamente en el Anexo que figura en el proyecto de ley. Creo que con esto quedaría bastante claro, lo dejaríamos todo bastante definido y suprimiríamos esta pastosidad en la definición.

Nada más. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, tiene la palabra el Senador Elósegui.

El señor ELOSEGUI ODRIUZOLA: Señor Presidente, con su permiso voy a defender conjuntamente las enmiendas 7 y 11. El resto quedan retiradas. No voy a defenderlas por tener la seguridad de que todas ellas habrían de ser sistemáticamente rechazadas y no pretendo cansar a SS. SS. Fueron presentadas once enmiendas, la mayoría de ellas pensadas para modificar el texto de algunos artículos, con el objeto de que tengan mejor encaje en la normativa elaborada por la Comunidad Económica Europea. Por tanto, quedan retiradas las enmiendas números 1, 2, 3, 6, 8 y 10.

Tengo que agradecer al partido mayoritario la gentileza de haber tomado en consideración tres de nuestras enmiendas, dos de modificación y una de sustitución. Podían haber hecho lo mismo con las restantes, porque ninguna de ellas atentaba al espíritu de la ley y creemos sinceramente que la mejoraba al adaptarse mejor a la Directiva de la Comunidad Económica Europea, de 20 de marzo de 1978. Hoy quiero solamente intentar abrir camino a dos de las enmiendas rechazadas en Comisión: la número 7 y la número 11.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Está defendiendo todas las enmiendas al conjunto de la ley, no al capítulo.

El señor ELOSEGUI ODRIUZOLA: Sí, señor Presidente, al conjunto.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿No hay ningún problema por parte del Grupo Socialista? (Pausa.) Continúe S. S.

El señor ELOSEGUI ODRIUZOLA: Como consta a

SS. SS., el Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos se ha mostrado desde siempre particularmente sensible a la aprobación de leyes que pueden menoscabar o deteriorar aquellas competencias que fueron transferidas a la Comunidad Autónoma, y esta es la causa de que insistamos reiteradamente para que sean respetadas en su integridad. Por eso, y haciendo referencia a la enmienda número 7, creemos que las Comunidades Autónomas deben participar —digo participar— en la determinación de los criterios generales de coordinación de estas materias. Dice el texto que el Gobierno elaborará los criterios generales de coordinación de acuerdo con las previsiones que le sean suministradas por las Comunidades Autónomas. Esta propuesta de modificación puede asegurar mejor una perfecta coordinación para el logro de objetivos específicos, programas y acciones a desarrollar, medios de financiación, vigencia y procedimiento de revisión de los mismos.

Con el mismo criterio defendemos la enmienda número 11 a la disposición adicional primera, 2.º apartado, con el fin de salvaguardar las competencias de las Comunidades Autónomas en esta materia. Por ello, rogamos a esta Cámara tome en consideración nuestra propuesta.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Turno en contra? (*Pausa.*) Tiene la palabra el señor Albert.

El señor ALBERT SANJOSE: En primer lugar voy a oponerme, en nombre de mi Grupo Parlamentario, a las enmiendas presentadas por el Grupo Cataluña al Senado, por las siguientes razones.

La enmienda número 14, del Grupo Cataluña al Senado, pretende suprimir el párrafo 3 del artículo 1.º, que dice que la producción de residuos tóxicos puede dar lugar a situaciones de emergencia. Creo que si el Senador Ferrer i Profitós no se hubiese limitado únicamente a la ley en sí, sino a las relaciones que un producto tóxico o peligroso puede tener en casos de emergencia, hubiera visto que en nuestra Ley de Protección Civil, estos casos están previstos, incluso en aquellas empresas de pequeña magnitud para las que las medidas a adoptar en casos de emergencia puedan ser de un coste gravoso; ya esta misma ley establece que se pueden hacer agrupaciones de empresas para prever estos fines. Por tanto, el párrafo está en coherencia completa con el contexto general de la ley y que los portavoces que han intervenido en el primer turno han aceptado como bueno.

En cuanto a la enmienda número 2, del Grupo Popular —siguiendo el orden del capítulo I—, referida al párrafo primero sobre definición de residuos, yo veo el interés y el esfuerzo que hace el Senador Prieto para mejorar unas definiciones. La definición de esta ley se refiere exclusivamente a los residuos tóxicos, y lo que él hace es que, en vez de simplificarla, en vez de sintetizarla, que es cuando cobra mayor expresión, dice en su enmienda que habría que definir primero lo que son residuos. En nuestras leyes, en nuestro ordenamiento jurídico, en la Ley de Minas y en la de sólidos urbanos está definido el residuo pero

aquí se trata de una ley exclusiva de una determinada parte de residuos, que son los residuos tóxicos y peligrosos. Aunque en la ley siempre hay una gran carga de subjetividad, nuestro Grupo piensa de esta definición se ajusta más a la realidad del fin que persegue la ley, que es definir claramente cuál es este tipo de residuos. Por tanto, nos opondremos a esta enmienda.

Continuando con este capítulo, quisiera preguntar al señor Presidente si la enmienda número 16, del Grupo Cataluña al Senado, ha sido retirada. (*Asentimiento.*) ¿También la número 15, señor Presidente?

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Y la número 14.

El señor ALBERT SANJOSE: Entonces contesto conjuntamente a las enmiendas números 17 y 18, de Cataluña al Senado, referidas al artículo 5.º La primera se refiere al párrafo b), en cuanto a la frase «separar adecuadamente y no mezclar». En Comisión ya discutimos esta redacción. No pienso que haya una redundancia que perjudique la claridad del párrafo b) de esta ley. Antes al contrario, pone énfasis en todas aquellas mezclas que pueden resultar altamente peligrosas. Por tanto, eliminar esa frase quitaría contundencia a algo que queremos que esté claro para los productores de residuos tóxicos y peligrosos.

La enmienda 18, de Cataluña al Senado, pide la supresión del párrafo f) para que no haya que presentar un informe anual. Primero, hay obligación de presentarlo a la Comunidad Económica Europea a la cual ya pertenecemos. Por tanto, la Administración, en todo caso, necesitará la información de los productores y gestores. Pero aunque este no fuese así, favorecemos el progreso de esta nación cuando tenemos más información sobre cada uno de los procesos que se hacen en ella. Es decir, las informaciones que puedan llevar a unos estudios que hagan desde el avance de la tecnología el mismo planteamiento económico de aquellas actividades industriales que se ofrecen a nuestra nación es siempre bueno, pero si además tenemos una obligación contraída con la Comunidad Económica Europea suprimirlo no sería correcto. Por tanto, vamos a votar en contra también de esta enmienda.

Señor Presidente, para una mayor coherencia contestaría a las enmiendas del Grupo Senadores Nacionalistas Vascos cuando llegemos al capítulo correspondiente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Como S. S. quiera. Ellos las han defendido conjuntamente.

El señor ALBERT SANJOSE: Las contestaré conjuntamente con las demás en el capítulo correspondiente. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Turno de portavoces? (*Pausa.*) Tiene la palabra el Senador Ferrer.

El señor FERRER I PROFITOS: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, la réplica a la enmienda número 14 ha sido gratuita, en cierta manera, porque la había retirado. O sea, se podía haber ahorrado la réplica.

En cuanto a las enmiendas 17 y 18, sobre la primera de ellas ya estuvimos hablando en Comisión y me ratifico todavía más en lo dicho. Es una facilidad para cumplir la ley evitar las mezclas de residuos siempre que puedan suponer un aumento de toxicidad o peligrosidad de la dificultad para un tratamiento posterior. Creo que en el proyecto se pone un inconveniente adicional que en nada contribuye al cumplimiento de la ley por parte de entidades que puedan generar residuos tóxicos y peligrosos. O sea, que me mantengo en lo que le he dicho antes, y creo que sería mucho más preciso y riguroso que se aceptara nuestra enmienda, con lo cual quedaría mejor redactado este punto del texto legislativo.

En cuanto al otro punto, le diré lo mismo. Al suprimir el apartado f) no es que no queramos favorecer la información o simplemente que queramos evitarla, sino que deseamos que sea la inspección la que diga cuándo se tendrá que hacer la información, para no cargar de obligaciones adicionales a todas las personas que tienen que velar por los residuos tóxicos y peligrosos, que bastante complicación tendrán con el cumplimiento de esta ley.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Guerra Zunzunegui.

El señor GUERRA ZUNZUNEGUI: Muchas gracias. Voy a fijar la posición de mi Grupo, fundamentalmente en cuanto a aquellas enmiendas que ha presentado, que son dos.

La enmienda número 13 es puramente de redacción. Volvemos a insistir en algo que en numerosas ocasiones hemos indicado en leyes de carácter técnico, que es que se redacta con demasiado apresuramiento, y esto lo digo porque he sido cocinero antes que fraile y sé lo que ocurre en la Administración, y es una obligación, especialmente del Senado, que siempre ha subrayado la redacción correcta; por eso volvemos a insistir en que esta enmienda número 13 es puramente de redacción.

No así la enmienda número 12, que tiene un fondo que volvemos a reiterar. Como Grupo defendemos lo que ha expuesto el Senador Prieto, es decir, que nosotros, en la enmienda 12, pretendemos definir primero lo que son residuos y luego lo que son residuos tóxicos, y no como hace la ley, definiendo directamente residuos tóxicos.

Dice el portavoz del Grupo Socialista, y así lo dijo también en la Comisión, que estamos exclusivamente ante una ley de residuos tóxicos y peligrosos, pero primero hay que definir lo general y luego lo específico, y volvemos a indicar lo que ha dicho el Senador Prieto: que quizá reconocemos que, en la redacción de la enmienda, hacer referencia al anexo de la directiva 78/319 de la Comunidad Económica Europea no es correcto; lo reconocemos. Quizá lo que se debería hacer es referirse al anexo de la presente ley; pero, en definitiva, creo que es más correcto que nos vayamos acercando a la directiva europea, y en ella se definen primero los residuos y luego los residuos tóxicos, y no como hacemos nosotros.

No estoy de acuerdo con Unamuno cuando decía: «que inventen ellos», pero sí en que redactemos ya conforme lo está en la Comunidad Económica Europea.

En fin, siento que estas dos enmiendas no tengan acogida por parte del Grupo mayoritario de la Cámara, porque considero que mejoraríamos la ley, y esa es una de las funciones que indudablemente debe realizar el Senado.

Finalmente, señor Presidente, quiero indicar que vamos a votar favorablemente la enmienda 17, del Grupo Cataluña al Senado, porque entendemos que se mejoraría el texto con esta enmienda, que dice: «Evitar las mezclas de residuos siempre que ello pueda suponer un aumento de su toxicidad». Porque conforme a la redacción del proyecto de ley parece que se prohíbe todo tipo de mezclas, y hay mezclas que pueden ser perniciosas, pero otras pueden ser beneficiosas. Por eso nosotros vamos a apoyar esta enmienda número 17, del Grupo Cataluña al Senado.

En cambio, vamos a votar en contra de la enmienda 18.

En cuanto al resto, como prácticamente han sido retiradas, no vamos a entrar a fijar la posición del Grupo. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Albert.

El señor ALBERT SANJOSE: Parece que nos estamos moviendo en los mismos parámetros que en Comisión en cuanto a la consideración global de esta ley. Personalmente pienso, y es el pensar de mi Grupo, que esta es una ley de residuos tóxicos para España, que tiene que ser operativa; tenemos unos problemas graves en cuanto a los residuos tóxicos de este país y, por tanto, debemos adecuarla a este país. No basta coger el texto de las directivas comunitarias y traspararlo a una ley española. Cada país de la Comunidad tiene sus peculiaridades y, al tener sus peculiaridades, sus leyes deben responder a esas peculiaridades, que, en el fondo, son sus propios intereses.

Por lo tanto, cada vez que aportamos un argumento, en cualquiera de los artículos, que se refiera a las Directivas 319 ó 442, que son residuos y residuos tóxicos, no tiene absolutamente nada que ver, salvo en su esencia, en el fin que persiguen, con la redacción, que tendrá que ser siempre de acuerdo con nuestras normas, con nuestra manera de ser y con la operatividad que buscamos en la ley, cuando se aplique a los residuos tóxicos de nuestro país.

¿Que se pueden mejorar las redacciones? Naturalmente. Todo es perfectible, pero parece que, según se presenta, la redacción es desastrosa. No es así; no vamos a poner aquí el adjetivo que pondría un literato, pero es el sentido de la frase de cada uno de los artículos lo que da veracidad y, luego de aprobada, operatividad a la ley.

Por lo tanto, es una subjetividad cambiar una frase por otra, cuando lo que estamos discutiendo en una Cámara legislativa es el sentido y la operatividad de esa ley en la práctica.

De esta manera contesto a los dos Grupos, al Grupo de Cataluña al Senado y al Grupo Popular, porque sus enmiendas en el Capítulo I...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Contestar ya ha contestado antes; está fijando la posición de su Grupo.

El señor ALBERT SANJOSE: Perdón, señor Presidente, fijo la posición, pero aludiendo a los dos grupos por la sencilla razón de que nuestra posición está ahí, está en que sí que es perfectible —perfectible desde la subjetividad—, pero desde la objetividad difícilmente se puede mejorar la redacción de los artículos que discutimos, la redacción de este artículo 1.º del proyecto de ley.

Por tanto, nuestro Grupo se va a oponer a sus enmiendas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Vamos a iniciar la votación. *(El señor Guerra Zunzunegui pide la palabra.)*

El señor Guerra Zunzunegui tiene la palabra.

El señor GUERRA ZUNZUNEGUI: Rogamos se vote artículo por artículo, dentro del Capítulo I, si es posible.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Si les parece, voy a votar las enmiendas, ya que están retiradas casi todas, y luego votaremos artículo por artículo. *(El señor Ferrer i Profitós pide la palabra.)*

Señor Ferrer, ¿quería formular alguna cuestión de orden? *(Asentimiento.)* Tiene la palabra.

El señor FERRER I PROFITOS: Pediría que, una vez se hayan votado las enmiendas, al votar los artículos, se votasen por separado los apartados a los que haya enmiendas.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Su señoría me tiene que solicitar, cuando yo anuncié qué artículo se va a votar, cómo quiere que se vote, pero en ese momento.

El señor FERRER I PROFITOS: Estupendo, en su momento lo haré, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Las enmiendas del Grupo de Cataluña al Senado que quedan vivas en este Capítulo I, que comprende los artículos 1.º a 6.º, son las números 17 y 18.

Como el señor portavoz del Grupo Popular me ha indicado que iba a votar una de las enmiendas favorablemente, vamos a votarlas por separado.

Iniciamos la votación con la enmienda número 17, del Grupo de Cataluña al Senado.

Se inicia votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 155; a favor, 30; en contra, 124; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda rechazada la enmienda 17.

Votamos la enmienda número 18, del Grupo de Cataluña al Senado.

Se inicia votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 155; a favor, 10; en contra, 144; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda rechazada la enmienda número 18.

Del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, votamos la enmienda número 5, que es la única que queda. Se inicia votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 154; a favor, 29; en contra, 124; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda rechazada.

Votamos las dos enmiendas del Grupo Popular a este Capítulo I.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 155; a favor, 29; en contra, 124; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Quedan rechazadas.

La exposición de motivos de la ley no tiene enmiendas; propongo a la Cámara que se apruebe por asentimiento. *(Asentimiento.)* Así se entiende aprobada.

Pasamos a votar el artículo 1.º ¿Alguna especificación de los señores portavoces? *(Pausa.)* Votamos el artículo 1.º Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 155; a favor, 135; abstenciones, 20.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado.

Vamos a votar el artículo 2.º

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 155; a favor, 135; en contra, 20.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado.

Votamos el artículo 3.º

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 155; a favor, 131; abstenciones, 24.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado.

Votamos el artículo 4.º

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 155; a favor, 136; abstenciones, 19.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado.

Votamos el artículo 5.º

El señor FERRER I PROFITOS: Señor Presidente, pediría que se votara el artículo 5.º y por separado los apartados b) y f).

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Vamos a votar, en primer lugar, los apartados b) y f) del artículo 5.º, y luego votaremos el resto del artículo.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 156; a favor, 127; en contra, 28; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Quedan aprobados.

Votamos el resto del artículo 5.º

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 156; a favor, 133; en contra, tres; abstenciones, 20.*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Queda aprobado.

Iniciamos con el artículo 6.º el debate del Capítulo II. Cataluña al Senado tiene la palabra para defender sus enmiendas.

El señor FERRER I PROFITOS: Señor Presidente, le pediría autorización para defender en un mismo turno todas las enmiendas de los Capítulos que quedan, y de las adicionales.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Hay algún inconveniente por parte del Grupo Socialista o por algún otro Grupo? (Pausa.)

Tiene la palabra para defender todas las enmiendas conjuntamente.

El señor FERRER I PROFITOS: Muchas gracias. Primero voy a anunciar las enmiendas que retiramos para que la Presidencia pueda tomar buena nota y así facilitar el debate y la contestación de los Grupos. Retiramos al artículo 6.º, la enmienda número 20; al artículo 7.º, la 21; al artículo 8.º, la 22; al artículo 11, la 24; al artículo 17, la 26, y al artículo 21, la 28.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): De acuerdo, Senador Ferrer.

El señor FERRER I PROFITOS: Empiezo por la enmienda número 23, al artículo 9.º, en la que pedimos la supresión de la frase que dice: «en la forma que reglamentariamente se determine». ¿Por qué? Porque entendemos

que las operaciones que realice el gestor son materia de ejecución de ley y, por tanto, competencia, como dicen las normas pertinentes, de las Comunidades Autónomas.

En Comisión ya vimos que, si bien la enmienda número 22, al artículo 8.3, se refería a una frase similar en relación con el transporte y que decía: «expedido en la forma que se determine reglamentariamente», así como en el tema del transporte puede ser que el reglamento sí tenga que ser el de la legislación que haga el Estado, porque puede afectar a más de una Comunidad Autónoma, en el artículo 9.º, que se refiere a almacenamiento, registros, recuperación y eliminación, como esto se hace solamente en una Comunidad Autónoma, al tener competencias sobre esto la Comunidad Autónoma donde se realiza el almacenamiento o los otros casos que dice el artículo 9.º, nosotros consideramos que se tendría que suprimir la frase «que reglamentariamente se determine».

En la enmienda número 25, que se refiere al artículo 12, pedimos la supresión de este artículo, porque consideramos que se invaden competencias de las Comunidades Autónomas. No obstante, señores portavoces del Grupo Socialista, nosotros estaríamos dispuestos a aceptar una enmienda, como determinara la Mesa de la Cámara, en que se pudiera sustituir lo que hace referencia a «poderes públicos» por «Comunidades Autónomas». O sea, que retiraríamos la enmienda de supresión a cambio de que se admitiera el que se especificara lo de Comunidades Autónomas en este artículo 12.

La enmienda número 27 se refiere al artículo 18. A pesar de haber retirado la enmienda número 26, al artículo 17, punto 2, que se refiere a que la legislación de las Comunidades Autónomas determinará las autoridades competentes para imponer las sanciones y sus límites, nosotros reconocemos que la clasificación de infracciones sí corresponde a la Administración Central; por esto suprimimos la frase «establecerá la clasificación de las infracciones». Nuestro Grupo entiende que la aplicación de las sanciones sí corresponde al que, en cierta manera, las marca; o sea, al que las puede aplicar o tiene competencias para aplicarlas, o hace la legislación sobre estas sanciones. En este caso lo hacen las Comunidades Autónomas, y lo lógico es que tanto la aplicación de las sanciones como la determinación de sus límites lo hagan las Comunidades Autónomas.

Después del artículo 18, pasamos a la Disposición adicional primera, donde nosotros entendemos que también por analogía con la enmienda presentada —nuestra enmienda número 23 hacía referencia a ello—, no puede tener carácter básico un reglamento de desarrollo y, por ello, pedimos la supresión de los apartados 2 y 3 de esta Disposición adicional.

Por último, pedimos la supresión de la Disposición adicional cuarta, porque aparte de lo que pueda tener de invasión de facultades o competencias que tengan las Comunidades Autónomas, si consideramos que en los artículos 4 y 5 es donde tiene más importancia legislativa esta ley y, por vía de reglamento, en cierta manera, usurpamos lo que se dice por ley en los artículos 4 y 5, atentamos contra la misma ley por vía reglamentaria, lo cual

nosotros consideramos que no es oportuno ni coherente, ni es jurídicamente aceptable que se pueda hacer aquí. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Turno en contra? (Pausa.)

Tiene la palabra el Senador Albert. (El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

El señor ALBERT SANJOSE: De la manera que el Senador Ferrer i Profitós presenta a la Cámara sus enmiendas, parece deducirse que esta ley no es respetuosa con las Comunidades Autónomas, y es todo lo contrario. Es una ley eminentemente respetuosa con todas las Comunidades Autónomas y con todos los entes territoriales. Por tanto, lo que se mantiene en los artículos de la ley, Senador Ferrer i Profitós, son todas aquellas cuestiones que afectan de una manera general a todas las Comunidades Autónomas y, como consecuencia, a la Administración del Estado.

No se puede decir, como dice usted en una de sus enmiendas, que hay que evitar la expresión «reglamentariamente», porque el reglamento no tiene carácter básico. Esta, que es una Ley básica, su reglamento también va a tener carácter básico, porque sobre ello hay por lo menos cinco sentencias del Tribunal Constitucional, que conceden a los reglamentos este carácter básico. Por tanto, aquellas cuestiones que son más cercanas a la operatividad de las leyes, habrá que desarrollarlas en el reglamento, y evitaremos de esta manera que muchas de las documentaciones, muchas de las etiquetas, muchas de las condiciones del transporte, tengan que ir en el reglamento definidas con carácter básico para todas las Comunidades Autónomas, a fin de facilitar más la claridad de las definiciones de los mismos residuos tóxicos, cantidades, concentraciones, etcétera, y, al mismo tiempo, adaptarlas a la legislación, por ejemplo, de los transportes en los Convenios ADR, transporte de mercancías peligrosas, como ocurre en el resto de la Europa comunitaria y en el resto de Europa. Por tanto, tenemos que defender que los textos que están en el dictamen de esta ley son completamente respetuosos con todas las Comunidades Autónomas, con toda la legislación que cada Comunidad Autónoma tiene en la actualidad y pueda desarrollar en el futuro. En consecuencia, no hay motivo para que podamos aceptar cualquier transacción o simplemente el texto que S. S. mantiene en las enmiendas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Albert.

¿Turno de portavoces? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Ferrer.

El señor FERRER I PROFITOS: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, al portavoz del Grupo Socialista yo le diría que no solamente en esta legislatura, sino antes, el Grupo que sustenta al Gobierno tampoco se ha distinguido siempre por ser respetuoso con las competencias de las Comunidades Autónomas. Esto, además, es manifiesto.

Yo le diré que es natural que nosotros veamos que no hay este respeto. Puede haberlo de palabra, pero no en la realidad. Porque, Senador Albert, las Comunidades Autónomas, por ejemplo, según el artículo 12, no pueden fomentar e informar; yo creo que fomentar e informar cae de lleno en el contenido de los artículos 123 y 10 del Estatuto de Cataluña, según los cuales fomentar e informar es una competencia de las Comunidades Autónomas.

En cuanto a la Disposición adicional primera, usted se ha referido a unas sentencias. Las sentencias se tienen que leer bien: se refieren a la ejecución, a los reglamentos ejecutivos, pero no a los reglamentos de desarrollo, que éstos sí competen —y las sentencias del Tribunal lo respetan— a las Comunidades Autónomas, señoría. Esto es exactamente así. Una cosa son los reglamentos de ejecución y otra los reglamentos de desarrollo. En este caso tenemos razón los que defendemos que estos reglamentos no pueden ser básicos, porque corresponden a las legislaciones de las Comunidades Autónomas.

Quiero decir, para terminar, lo siguiente: Todo el mundo respeta de palabra las facultades o las competencias de las Comunidades Autónomas, pero en el hecho político de las Comunidades Autónomas se tiene que dar un paso más hacia adelante, que es el de que esto se plasme en textos y lograr que estas facultades y competencias que tienen las Comunidades Autónomas en virtud de la Constitución y de sus Estatutos siempre estén en su máximo techo y se plasmen en leyes que puedan ser realmente ejecutadas en su máximo nivel.

Muchas gracias, señor Presidente, señorías.

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

El señor GUERRA ZUNZUNEGUI: Muchas gracias, señor Presidente.

Brevísimamente, voy a fijar la posición de mi Grupo respecto a las enmiendas presentadas por el Grupo de Cataluña al Senado.

Vamos a fijarnos especialmente, porque es la que votaremos favorablemente, en la enmienda 30, correspondiente a la adicional cuarta, que pide su supresión.

Como ya dijimos en Comisión, el meollo de esta ley son los artículos 4.º y 5.º. En la Disposición adicional cuarta se dice: «Reglamentariamente se especificarán las empresas que en función de su volumen de actividad, no estarán sujetas a las prescripciones establecidas en los artículos 4.º y 5.º de la presente ley». Con ello, prácticamente dejamos esta ley en manos del reglamento.

Además, esta adicional cuarta dice: «en función de su volumen de actividad». Ya en Comisión se nos especificó que hacía referencia a las empresas de pequeño volumen. Nosotros, que somos absolutamente defensores de la mediana y pequeña empresa en este país —porque creemos, además de por su número, que es la que puede indudablemente crear puestos de trabajo—, sin embargo, aquí, tal como está la redacción, «en función de su volumen de actividad», puede ser porque tengan mucho volumen, porque tengan poco volumen, y se deberían especificar

sus características. Es decir, con el reglamento se va a poder hacer lo que se quiera, ¿por mucho volumen, por poco volumen, qué tipo de empresa? No se dice. En el reglamento es prácticamente donde se va a hacer la ley.

Volvemos a insistir en la técnica legislativa correcta. Por supuesto, no es ilegal que en el reglamento se desarrolle, pero si realmente los artículos 4.º y 5.º de la ley son los que se van a desarrollar reglamentariamente, en función de su actividad pero no atendiendo a su poca función, su mucha función, o a las características de esta actividad, voy a reiterar lo que dije parodiando al Conde de Romanones: «Hagan ustedes la ley y déjenme a mí hacer el reglamento». Esto ocurre con esta ley. Prácticamente dejamos en manos del Ejecutivo el desarrollo del reglamento en lo que respecta a los artículos 4.º y 5.º

No diré que hemos perdido el tiempo. Hemos trabajado. Sentimos enormemente que no se nos hayan admitido algunas enmiendas que, técnicamente, nosotros reiteramos que eran positivas, y vamos a votar a favor de la supresión de la adicional cuarta. No pedimos otra cosa, ya que está el señor Ministro, sino que este reglamento se haga en el tiempo fijado, en seis meses —que no ocurra como en la Ley de Consumidores, a la que hacía referencia el señor Cercós, que todavía no lo tiene—, y que en él se especifique cuáles son esas empresas que, por su pequeño volumen, no estarán dentro de los artículos 4.º y 5.º

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Guerra Zunzunegui.

Señor Albert.

El señor ALBERT SANJOSE: Gracias, señor Presidente.

Primero voy a contestar al Senador del Grupo de Cataluña al Senado.

Yo quisiera que el Grupo del señor Ferrer i Profitós pensara alguna vez que los Senadores que estamos en el Grupo mayoritario, los Senadores socialistas, tenemos también un gran interés por nuestras Comunidades Autónomas. Cada uno de nosotros pertenecemos a una Comunidad Autónoma. El Senador que les habla está elegido por el Parlamento de una Comunidad Autónoma. Es decir, cuando estudiamos una ley, cuando estudiamos una enmienda de cualquier Grupo de la oposición, lo hacemos también desde ese punto de vista de representantes de Comunidades Autónomas, si bien lo hacemos sobre todo como representantes de esta Cámara, para la que hemos sido elegidos.

Hay algo fundamental que no puedo aceptar al señor Ferrer. Cuando en este país se hace una ley, se hace con la idea de que sea operativa y de que se cumpla en su totalidad. Y se escriben las cosas. No valen los comentarios que al margen de esa ley puedan hacerse. No es cierto lo que dice su señoría de que sólo son palabras. No son palabras. Son hechos claros, que quedan escritos en el «Boletín Oficial del Estado» y que tienen después su correspondiente repercusión en el sector al que estén destinados.

Y también a algo de esto se acaba de referir el señor

Guerra Zunzunegui, que nos tiene acostumbrados a una brillantez dialéctica. No estoy de acuerdo cuando, usando esa facilidad dialéctica, nos trae ejemplos del pasado. No nos sirve que el Conde de Romanones dijera: «Hagan ustedes las leyes, que yo haré el reglamento». Aquello era una dinámica política que tenemos que asumir porque pertenece a nuestra historia, pero que tenía otras estructuras sociales que no tienen nada que ver con la dinámica de la actual democracia española. Repasando aquellos «Diarios de Sesiones» y los que se han producido en la democracia actual, S. S. vería cómo no puede darse ese argumento. Como floritura dialéctica, bien, pero, como fondo, diciendo que hay que cuidar eso, no.

En cuanto a lo que dice S. S. de que el reglamento no puede establecer las empresas pequeñas, o más pequeñas, o más grandes —es lo que ha dicho usted—, queda en manos del Gobierno hacerlo. Sé que S. S. entenderá perfectamente que una de las cuestiones más difíciles en la microeconomía, en la economía de la empresa, es fijar esos límites de pequeña, mediana y gran empresa. Cada vez que tengamos que decidir entre pequeña y mediana empresa, tendremos que hacerlo con una serie de factores que dependerán de la propia empresa, porque unas veces con un capital pequeño se hará una producción grande. Y, en el caso de los residuos, a veces, con un proceso habrá muchos residuos, y en otros, no. Este artículo, fundamentalmente, no recarga a la pequeña empresa, como podría ser el taller pequeño, las empresas diríamos unifamiliares, de poca extensión. Podría aplicarse, pero no es ésa la intención del legislador. Queda claro que se refiere a una gran empresa. El reglamento sí fijará las bases, donde se puede poner el límite, en este caso concreto, de los residuos tóxicos y peligrosos.

Nosotros consideramos que éstas son las dos tesis sostenidas por los Senadores en la fijación de posiciones. La nuestra es mantener el texto del dictamen, por lo que vamos a votar a favor del mismo.

El señor PRESIDENTE: Vamos a votar las enmiendas números 20 y 23 del Grupo Cataluña al Senado, ya que las demás han sido retiradas.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 161; a favor, 12; en contra, 128; abstenciones, 21.*

El señor PRESIDENTE: ¿Qué me decía el señor García Royo?

El señor GARCIA ROYO: Que la enmienda número 20 estaba retirada por el Grupo de Cataluña al Senado.

El señor PRESIDENTE: Aquí tengo retiradas las 22, 24, 26 y 28 y vivas la 20 y la 23.

El señor GARCIA ROYO: Nosotros la número 20 la tenemos consignada como retirada.

El señor PRESIDENTE: El señor Ferrer, por el Grupo Cataluña al Senado, tiene la palabra.

El señor FERRER I PROFITOS: La enmienda número 20 está retirada; la número 23, no.

El señor PRESIDENTE: En ese caso, se anula la votación en lo que se refiere a la enmienda número 20, por haber sido retirada, y sigue el mismo resultado en lo que se refiere a la número 23, que queda rechazada.

El Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos ha retirado las enmiendas números 6 y 8 y queda viva la número 7. ¿Es así? (*Asentimiento.*)

Votamos la enmienda número 7.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 161; a favor, 12; en contra, 127; abstenciones, 22.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada la enmienda número 7.

Votamos el texto del dictamen.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 158; a favor, 129; en contra, 29.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado el texto del dictamen.

Entramos en la discusión del Capítulo III. Según mis notas, todas las enmiendas a este capítulo, salvo la 27 del Grupo Cataluña al Senado, han sido retiradas o ya están defendidas.

El señor Ferrer tiene la palabra.

El señor FERRER I PROFITOS: Todas las enmiendas que quedan están ya defendidas, y no solamente al Capítulo III, sino a las adicionales.

El señor PRESIDENTE: Para un turno en contra tiene la palabra el señor Albert.

El señor ALBERT SANJOSE: Gracias, señor Presidente. Tomo la palabra, más que nada, porque he dejado para el final de este capítulo el turno en contra de las enmiendas presentadas por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.

Voy a ser breve, pero quiero hacer constar que, tanto en Ponencia y en Comisión como anteriormente en el trámite del Congreso, se ha visto en el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos un afán muy loable de mejorar la ley. En el caso de las enmiendas que ha presentado en esta Cámara, a juicio del Grupo Socialista, no mejorarían la ley, sino que crearían alguna confusión, fundamentalmente porque no se ha tenido en cuenta aquella legislación que hay en nuestro ordenamiento jurídico que afecta a la propia ley.

Por tanto, quiero dejar constancia de nuestro reconocimiento al esfuerzo de su Grupo por mejorar la ley, pero no podemos aceptar sus enmiendas.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

¿Turno de portavoces? (*Pausa.*)

Tiene la palabra el señor Ferrer.

El señor FERRER I PROFITOS: Señor Presidente, para una cuestión de orden. Es que se había dado por finalizado el trámite del debate.

El señor PRESIDENTE: Cuando he llegado aquí recuerdo que el señor Albert había reservado contestar a las enmiendas defendidas cuando se discutiera el capítulo. Esto lo ha oído este Presidente.

El señor ALBERT SANJOSE: Así es, señor Presidente.

El señor FERRER I PROFITOS: Perdone, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿Turno de portavoces? (*Pausa.*) Vamos a votar. Votamos la enmienda número 27, del Grupo Cataluña al Senado.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 153; a favor, 10; en contra, 122; abstenciones, 21.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos el texto del dictamen.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 155; a favor, 147; en contra, ocho.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Votamos la disposición transitoria, que no tiene enmiendas.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 151; a favor, 151.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

Las enmiendas del Grupo de Senadores de Cataluña al Senado a las disposiciones adicionales han sido defendidas, y las del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, también.

¿El señor Albert quiere hacer uso del turno en contra? (*Denegación.*)

¿Turno de portavoces? (*Pausa.*)

Tiene la palabra el señor García Royo.

El señor GARCIA ROYO: Cuando llegue el momento de votar pido que la disposición adicional primera y la cuarta se voten separadamente, salvo que S. S. haya decidido ya votar así.

El señor PRESIDENTE: Muy bien, se votarán separadamente.

Tiene la palabra el señor Ferrer.

El señor FERRER I PROFITOS: En la disposición adicional primera también solicitaría de la Presidencia que se votara el punto 1 separadamente del 2 y del 3.

El señor PRESIDENTE: Se votará la primera y se hará como dice S. S., y después la cuarta y el resto.

¿No hay turno de portavoces? (Pausa.)

En primer lugar, votamos las enmiendas del Grupo Cataluña al Senado.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 157; a favor, 10; en contra, 146; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas. Enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 152; a favor, 10; en contra, 141; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas. Votamos el punto 1 de la disposición adicional primera. Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 156; a favor, 137; en contra, 19.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado. Votamos los puntos 2 y 3 de la disposición adicional primera.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 156; a favor, 132; en contra, 24.*

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobados. Votamos las disposiciones adicionales restantes, salvo la cuarta.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 155; a favor, 154; en contra, uno.*

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobadas. Votamos la disposición adicional cuarta. Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 154; a favor, 130; en contra, 24.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada. Tal como dispone el artículo 90 de la Constitución, se dará traslado de las enmiendas propuestas por el Senado al Congreso de los Diputados para que se pronuncie sobre las mismas previamente a la sanción de la Ley por Su Majestad el Rey. (El señor Ministro pide la palabra.)

Tiene la palabra su señoría.

El señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO (Sáenz Cosculluela): Señor Presidente, señorías, permítanme tan sólo unas breves palabras para expresar el agradecimiento del Gobierno y el mío personal por el apoyo que SS. SS. se han dignado prestar a este proyecto de ley, por sus constructivas aportaciones que se han debatido entre los distintos Grupos Parlamentarios y por la positiva acogida y valoración que SS. SS. han otorgado a esta iniciativa legislativa que, en mi opinión, no solamente constituye un paso significativo importante en la búsqueda del cumplimiento de lo previsto en el artículo 45 de la Constitución, que establece el derecho de los ciudadanos a disfrutar de un medio ambiente acorde con sus derechos sanitarios y de calidad de vida, sino que, además, expresa la firme voluntad del Gobierno de acometer una política de protección y defensa de los valores medioambientales de los que tan necesitada está la sociedad española en su conjunto.

Es verdad que la iniciativa legislativa ha constituido un precedente que no es habitual, ya que la legislación comunitaria en materia medioambiental que debemos incorporar en nuestro Derecho positivo, y que va a regir en adelante el ordenamiento jurídico de esta naturaleza, suele tener carácter o rango administrativo. Esta Ley tenía, por tanto, cierto carácter excepcional en la medida en que se ha apartado de lo que es la práctica habitual comunitaria de condensar en normas de rango inferior las disposiciones medioambientales. Y ello por una razón, por la necesidad de tener una gran capacidad de adaptación a las cambiantes materias y problemas que se generan en el ámbito medioambiental, en el que los descubrimientos tecnológicos, los problemas derivados de la incentivación de la producción industrial hacen aconsejable tener instrumentos flexibles, ágiles, para poder adaptarse a las necesidades que van apareciendo.

Concretamente en las próximas semanas el Gobierno va a acometer el desarrollo de las facultades otorgadas por esta Cámara para efectuar, mediante decretos legislativos, la adaptación al Derecho comunitario en algunas otras materias, como son la de residuos sólidos urbanos, que actualmente está regulada por normas de rango legislativo y que adaptará su contenido a las normas comunitarias mediante decretos legislativos.

Asimismo, en los próximos días y gracias a las previsiones establecidas en la Ley de Aguas, el Gobierno podrá acometer en su nuevo reglamento de aguas una política muy exigente y muy rigurosa para garantizar la calidad de las aguas fluviales en España, de manera que también, próximamente, vamos a disponer de un nuevo instrumento que resuelva otro de los grandes capítulos de nuestros problemas medioambientales.

Se está acometiendo una acción creo que interesante en la regeneración de nuestras playas y costas, y habrá iniciativas en ese sentido tendentes a robustecer la capacidad de acción de los poderes públicos en la materia. Estamos pendientes, también, de adaptar la normativa, en cuanto a los residuos, relativa a los lodos aplicables a la

agricultura. El Gobierno ya ha aprobado dos Decretos tendentes a evitar la contaminación atmosférica procedente de la presencia del azufre y del óxido de nitrógeno. Se va a reducir el contenido de plomo en las gasolinas y nuevas normas que ya están vigentes en la Comunidad o en discusión incorporarán el patrimonio del Derecho administrativo español tendente a la mejora de la calidad de nuestro medio ambiente. A ello habrá que añadir la aplicación ya iniciada, sin que exista obligación legal para ello, del estudio del impacto ambiental de algunas obras públicas, la normativa tendente a minorar los efectos del ruido mediante las correspondientes normas y la continuación de la política de protección de humedales y, en general, de la fauna y flora española.

Yo insisto ante sus señorías en que el Estado español y las respectivas Comunidades Autónomas necesitan disponer de instrumentos flexibles, fácilmente adaptables, ágiles para que la normativa no esté alejada de la realidad de los problemas, realidad que es muy cambiante, porque no hay que olvidar que la mayor parte de los impactos provienen de nuestra capacidad productiva, de nuestra capacidad tecnológica, de nuestra capacidad de producción en general, y como la política medioambiental en España no puede ser distinta de la de la Comunidad Europea, es decir, tiene que tener unos elementos correctores de esos efectos que produce el desarrollo tecnológico industrial y tiene que tener, también, unos efectos preventivos, capaces de evitar los riesgos que genera toda actividad industrial, por eso la capacidad de adaptación es fundamental para las Comunidades Autónomas, que tienen sus competencias, y para el Gobierno de la Nación, que necesita establecer a veces normas básicas y otras muchas sencillamente adaptar el Derecho comunitario, facilitando la respuesta a los problemas.

Por ejemplo, sus señorías han criticado que en el reglamento se permita la excepción de determinadas industrias por su nivel de tamaño. Hemos establecido una normativa muy rígida, no aconsejable para el conjunto de las industrias, de necesitar una autorización previa para iniciar sus actividades. Esta restricción, que no es buena para la actividad económica en general, se ha establecido tan sólo para aquellas industrias que producen residuos tóxicos y peligrosos. Pues bien, hay algunas industrias que producen este tipo de residuos —piénsese, por ejemplo, en los aceites usados en la mecánica— que, efectivamente, pueden producir un impacto en el medio ambiente si no se controla la evacuación de esos residuos, pero que, dada la naturaleza de esas industrias, someterlas al trámite de autorización previa sería tanto como limitar las posibilidades de acción económica. Es verdad que el reglamento da ciertas manos libres al Gobierno, pero creo que es facultad del Gobierno poder cumplir con su capacidad de dictar reglamentos y actos administrativos, cumplir con los valores que aprueba e impone el Parlamento en el texto del proyecto de ley. De manera que el Parlamento establece ese marco dentro del cual el Gobierno tiene que tener cierta capacidad flexible de actuación si no quiere estar al margen o ir por detrás de las necesidades efectivas, reales, que se plantean en la sociedad.

Desearía señalar a sus señorías que la redacción propuesta por el Gobierno y la definitiva acordada por ambas Cámaras —primero por el Congreso y ahora por esta Alta Cámara—, creo que resuelve sustancialmente los problemas de coordinación con las Comunidades Autónomas. Seguramente nunca será posible ponerse de acuerdo hasta en el último matiz, pero es lo cierto que hay un intento de armonizar las facultades y obligaciones que tiene el Gobierno de la Nación con las que tienen aparejadas las Comunidades Autónomas en virtud de las disposiciones estatutarias y de la Constitución. No es este el único caso en el que va a haber un plan propuesto por el Gobierno teniendo en cuenta las aportaciones de las Comunidades Autónomas, que en todo caso van a gestionar ese plan. Por ejemplo, el Plan cuatrienal de vivienda es una facultad de elaboración atribuida al Gobierno, que viene ejerciendo el Gobierno, pero que gestionan las Comunidades Autónomas y sobre el que las mismas hacen previas informaciones y aportaciones.

Por tanto, no estamos en presencia de una especie de hurto de competencias a las Comunidades Autónomas, sino estableciendo un mecanismo que no ignore esas competencias, pero que garantice para el Gobierno de la Nación la capacidad de informar ante los organismos comunitarios y la capacidad de hacer algo que no sea tan sólo una mera orientación, sino un instrumento suficientemente capaz de dar respuesta a los miles de toneladas que a lo largo de los ciclos económicos se producen y se desechan en el ámbito natural conteniendo residuos tóxicos y peligrosos.

Por último, señorías, sin dejar de insistir en mi agradecimiento al apoyo global que se ha prestado a este proyecto de ley, que no tiene un gran impacto político, pero que tiene una enorme influencia —la va a tener en la calidad medioambiental de todo el territorio español—, deseo hacer hincapié en que la redacción que ha propuesto el Gobierno pretende corregir los efectos negativos de los procesos industriales, prevenir algunos de ellos, pero sin efectuar una política antiindustrial, porque no es posible plantear una política medioambiental que ignore las necesidades económicas productivas de la sociedad española, a partir de las cuales se obtiene un nivel de empleo y de calidad de vida. No es posible plantear contradictoriamente los problemas productivos y económicos con respecto a las necesidades medioambientales. La integración de ambas actitudes o visiones es la que permite establecer una correcta política medioambiental, que es, en definitiva, la experiencia positiva que ha asumido la Comunidad Económica Europea y que el Gobierno español está decidido a cumplir y a resolver en el ámbito de la sociedad española, insisto, teniendo en cuenta que todos somos corresponsables, Comunidades Autónomas y Gobierno de la Nación, de la defensa y de la protección de nuestro medio ambiente.

Estas son las breves palabras que no quería dejar de expresar ante SS. SS. para que tengan todos la confianza y la seguridad de que la política medioambiental se va a seguir manteniendo con mucho rigor y con mucho empeño,

entre otras cosas porque es un derecho reconocido para todos los españoles en la Constitución.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

#### MOCIONES:

— DE DON MIGUEL CABRERA CABRERA Y OTROS SEÑORES SENADORES PARA QUE SE DOTE AL AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA DEL HORARIO DE OPERACIONES H-16, LO QUE SUPONDRIA PERMANECER ABIERTO DE 7,00 A 23,00 HORAS

El señor PRESIDENTE: Entramos ya en el último punto del orden del día. Tiene la palabra el señor Cabrera Cabrera para defender su moción.

El señor CABRERA CABRERA: Gracias, señor Presidente, señorías, quizá por la hora o incluso por el tema, a muchas de SS. SS. les podría parecer poco adecuado traer a esta Cámara un tema que a primera vista incluso pudiera considerarse doméstico, pero que para los habitantes de aquella Comunidad a la que represento, la isla de Fuerteventura, tiene especial trascendencia.

Resultaría obvio destacar la vital importancia que los transportes y las comunicaciones tienen para los habitantes y la economía de un medio archipelágico como el canario. Precisamente por la insularidad, la discontinuidad del territorio, en una palabra, la dictadura de la geografía, las comunicaciones en un medio de este tipo son determinantes, y lo son fundamentalmente las comunicaciones aéreas por sus especiales características.

Entre otros muchos, los canarios tenemos un reto importante, y es que hemos de ser capaces de articular una política que invierta la tendencia histórica que ha existido en Canarias a concentrar la actividad en las islas mayores en detrimento de las menores, marginación y despoblamiento de las periféricas. Ese flujo que yo llamo centrípeto, hacia el centro, es para los canarios un reto importante invertirlo, cambiarlo por otro flujo centrífugo donde esa actividad se despliegue sobre el resto de las islas, donde se distribuya más equilibradamente la actividad entre los territorios insulares, donde se fije a la gente en sus territorios de origen y se evite ese despoblamiento y marginación de las islas periféricas. Afortunadamente, se están dando pasos importantes para invertir este proceso, pero nosotros consideramos que parte esencial para este cambio de política, para este cambio en política territorial es el transporte y una buena política de comunicaciones. Una buena política de comunicaciones, que nosotros basamos en dos vertientes: una, desde las islas mayores a las periféricas y, otra, de las periféricas entre sí. Pero esta política correcta de transportes, desgraciadamente, no se da en el caso de Fuerteventura, que es el que nos ocupa. Una isla que cuenta con un aeropuerto abierto al tráfico internacional, que dispone de todos los equipamientos técnicos: luces de identificación de umbral, ba-

ses «board», ILS que está acabando de instalarse, es decir, de todos los instrumentos necesarios de ayuda a la navegación. Un aeropuerto que, según los datos de que disponemos, el año pasado aumentó en un 15,38 el tráfico de aeronaves y en un 11,6 el de pasajeros. Un aeropuerto ubicado en una isla en franco desarrollo, en una isla en que los extraordinarios recursos ligados a su medio natural, con una imagen de tranquilidad ambiental, buen clima, una plataforma costera importante con sus extensas playas, hacen de Fuerteventura un espacio con una elevada capacidad de oferta turística, un potencial de acogida turística extraordinaria. Hasta el punto de que, hoy por hoy, el turismo es si no el único sí el principal motor del desarrollo de aquella isla. Pero como ustedes saben, un elemento importante para una buena política de turismo ha de ser una buena política de transportes.

Ocurre en Fuerteventura que, a pesar de poseer toda esta infraestructura, sólo pendiente de una ampliación de la terminal que ya está en aras de efectuarse, no está bien comunicada y sus habitantes pagan doblemente el coste de la insularidad. Porque en Canarias hay dos formas de percibir la insularidad, una, desde las islas centrales y otra desde las periféricas; es lo que llamamos el coste de la doble insularidad. Piénsese en la angustia de unos ciudadanos que viven en las islas menores, pendientes de que a las ocho de la noche se cierra el aeropuerto, evacuaciones aéreas.

Aunque se está haciendo una política importante de descentralización entre las islas, todavía se depende de las islas centrales. En el caso de Fuerteventura, hay que ir a Gran Canaria para resolver prácticamente todos los problemas; los vuelos se retrasan; se anulan los últimos, a partir de las seis de la tarde, con lo cual se parte el día y se obliga a pernoctar. Es decir, una serie de inconvenientes que se paliarían, por lo menos en gran parte, con esta sencilla medida que es la ampliación del horario operativo. Y no pedimos ninguna cosa extraordinaria. No se solicita sino que se amplíe este horario operativo en sólo tres horas. El aeropuerto está abierto hasta las ocho de la noche y pedimos que se amplíe hasta las once, lo que no exige infraestructuras costosas ni grandes inversiones. El aeropuerto está dotado, técnicamente, de todas las ayudas a la navegación y únicamente supone el aumento de un turno más de personal, cifrado por el Gabinete Técnico de Aeropuertos en unos 37 millones de pesetas, lo que nos parece una cifra ridícula en los Presupuestos del Estado para la rentabilidad social que esta medida tendría.

Por todo ello, por las mayores posibilidades que para el desarrollo de la isla traería, por lo clave que es para un desarrollo equilibrado de las islas la mejora en una buena política de transportes y comunicaciones, por la dependencia casi absoluta del transporte aéreo en un medio archipelágico, solicitamos de esta Cámara, de los Grupos Parlamentarios, que se inste al Gobierno a hacer esta mejora, esta ligera ampliación del horario operativo como una necesidad que, además de justa, consideramos que es una compensación a esa doble insularidad —piénsese en los factores de lejanía, de aislamiento—, haciendo uso del hecho insular, plasmado en nuestra Constitución.

Los Grupos Parlamentarios me han anunciado su apoyo y yo rogaría al Grupo Socialista que meditase su voto, que se ponga en la situación de los habitantes de aquella isla, que piense que va a ser de difícil entendimiento su no a esta moción, que piense que colaboramos con el Grupo Socialista en el gobierno de aquella Comunidad en el llamado pacto de progreso y que, difícilmente, sería entendible un voto en contra.

Por tanto, solicitamos de la Cámara que la apoye y que se inste al Gobierno para que amplíe el horario operativo del aeropuerto de Fuerteventura para que permanezca abierto hasta las once de la noche.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Cabrera.

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

El señor ALBERT SANJOSE: Muchas gracias, señor Presidente.

Quisiera iniciar este turno en el deseo de convencer al Senador Cabrera y Cabrera, por la isla de Fuerteventura, de que mi Grupo Parlamentario, el Grupo Socialista, en el momento en que se presentó esta moción la tomó con el máximo interés e hizo un estudio riguroso de las posibilidades de apoyarla en esta Cámara.

Partiendo del estudio demográfico —cuyos datos voy a sintetizar para mayor ilustración no solamente del Senador Cabrera sino de la Cámara— al verdadero estudio aeronáutico, pasando incluso por el de explotación del aeropuerto de Fuerteventura, hicimos un seguimiento exhaustivo de las condiciones de la isla, partiendo siempre de lo que el Senador Cabrera ha expuesto en esta tribuna, es decir, que hay unos condicionamientos especiales, a los que mi Grupo Parlamentario es muy sensible, en cuanto se trata de una población confinada en una isla, en un archipiélago, y además en una isla pequeña del archipiélago. No voy a entrar, como es lógico, porque no voy a invadir competencias, en lo que ocurre entre las islas mayores y las menores, ya que es una cuestión de Comunidad Autónoma y tampoco afecta al tema del aeropuerto.

Comenzando por la población, nosotros llegamos a la conclusión de que la población autóctona de Fuerteventura está en los 29.576 habitantes —hablo del censo de 1985—, que llega a los 31.000, porque hay un contingente de la Legión. A efectos de transporte, este grupo de la Legión Extranjera, únicamente afecta para permisos, porque este grupo, que reside allí, tiene muy poca movilidad desde la isla hacia fuera. Por tanto, partamos, de una parte, de la población, que era 31.000 contando la autóctona y la Legión, casi 32.000 habitantes. Si tuviéramos que estudiar con las pautas internacionales la movilidad de esta población, incluso respecto de las otras islas, veríamos que las doce horas que está abierto el aeropuerto de Fuerteventura son más que suficientes y adecuadas a ese horario que la isla necesitaría para ello.

Pero, como muy bien ha dicho S. S., quizá el primer ingreso de la isla, y además creciendo, como también ha indicado, es el turismo, y partimos también de los estudios

turísticos de oferta y de cumplimiento de esa oferta que hay en la isla de Fuerteventura. Estos estudios nos llevaron a la conclusión siguiente: la oferta de plazas hoteleras en la isla de Fuerteventura, cuyos datos supongo que tendrá S. S., es de 9.842 —en lo sucesivo voy a redondear por exceso estas cifras para hacer una síntesis más inteligible—, y en cuanto a lo que hay en apartamentos, es decir, las plazas de apartamentos —ocurre como en toda España, este dato nunca es el exacto, hay bastante ilegalidad en la declaración de apartamentos—, se considera que las declaradas son 1.572, pero hemos tomado como base 3.500, cubriéndonos de todas aquellas plazas de apartamentos que no estén declaradas y, por tanto, no se pueden manejar en las estadísticas oficiales. Partimos, pues, de una capacidad de albergue en la isla del primer ingreso, que es el turístico, de 13.500 plazas. Tampoco hemos tomado en cuenta las tres semanas que para el archipiélago canario normalmente son la estancia fija de un turista. Hemos cogido catorce días, a fin de facilitar más el poder estudiar el horario del aeropuerto, no me aparto del horario del aeropuerto. Por lo tanto, aun así, estas 13.500 plazas, todas las que tiene, y, además, por la baja estacionalidad, estarían ahora a un nivel de ocupación por encima del 87 por ciento.

Es decir, el aeropuerto de Fuerteventura en la actual situación aun considerando el crecimiento vegetativo —que en Canarias es el más alto de España, que podíamos situarlo en esa población en el 4 por ciento, cuando en realidad es el 2 por ciento— y el crecimiento que en estos últimos años ha tenido el movimiento turístico, cubre sobradamente todas las necesidades para abastecer la oferta turística actual, que está en crecimiento —eso sí es verdad— de la isla.

Tengo datos recientes hasta el mes de febrero del año en curso y se los voy a leer a S. S. en su totalidad, sin clasificar extranjeros ni nacionales. En el año 1984 la isla de Fuerteventura albergó 219.000 visitantes, en números redondos otra vez, y 246.000 visitantes, en el año 1985. Esto supone —como muy bien ha dicho usted— un 12,64 por ciento de aumento. En el mes de enero ha tenido 19.000, casi 20.000 visitantes, y en el mes de febrero 23.000 visitantes; es decir, sigue la tendencia al aumento.

¿Qué ocurre con el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, que es el que lleva la explotación? Como usted muy bien ha dicho, el aeropuerto de Fuerteventura está suficientemente dotado de ayudas a la navegación, lo que facilita unas tomas o despegues, es decir, unos movimientos en el aeropuerto con bastante frecuencia, por lo que no hay que esperar mucho. No serían, como se dijo en esta Cámara en la Comisión de Investigación de Aeropuertos, los 56 segundos en cada movimiento, como, por ejemplo, en el aeropuerto de La Guardia, en Nueva York, no; pero si las 12 horas de apertura del aeropuerto de Fuerteventura se distribuyesen normalmente sobrarían todavía seis horas de utilidad del aeropuerto, que no se utilizarían por los aviones de turismo.

¿Qué quiere decir esto? Que abrir cuatro horas más, aplicar el H-16 —de las 7 a las 23 horas— ocasionaría un aumento del gasto no a los 37 millones, sino a los 44 mi-

llones. Su señoría ha calculado bien, son los 37 millones del personal adicional para esas cuatro horas, pero inmediatamente surgen unos gastos anejos incluso de personal, vigilancia de aeropuerto, iluminación, etcétera, y el cálculo real está en los 44 millones, es decir, 17 millones más.

Pero, ¿qué ocurre en la explotación de los aeropuertos? Hay que tener en cuenta, porque resta posibilidades a aceptar una ampliación de horario, que la capacidad receptiva para el turismo, que es el primer usuario del aeropuerto, no está infrautilizada, es decir, no está desde el punto de vista aeronáutico mal servida, por decirlo de alguna manera. Entonces, ¿qué hacemos si ponemos cuatro horas más? Aumentamos el déficit en el aeropuerto, que lo ha mantenido hasta el año pasado —después le daré también datos en el sentido económico— y, en cambio, no hacemos nada en favor de la isla.

Hay una buena disposición de apoyar a Fuerteventura en su crecimiento turístico, pero no ha llegado la hora, lo cual no quiere decir que no se esté abierto a ampliar lo que S. S. pide aquí.

El Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales del Ministerio de Transportes está dispuesto, en cuanto se dé la circunstancia, a ampliar el horario a H-16— es decir, a dieciséis horas de apertura, tal como lo tiene el vecino aeropuerto de Lanzarote—, pero fíjese usted bien en unas cifras comparativas, que no sé si S. S. habrá manejado. Cogiendo el aeropuerto contiguo de Lanzarote, que tiene el H-16 —de 7 de la mañana a 11 de la noche—, le voy a leer los datos claros y confirmados que tenemos referentes a los años 1983 y 1984. En cuanto a pasajeros, en 1983 Lanzarote tuvo 887.000, mientras que Fuerteventura tenía 422.000; en 1984, existe un crecimiento importante, Lanzarote tuvo 1.069.000, mientras que Fuerteventura tuvo 464.000. Y, pasando a aeronaves, Lanzarote tenía 9.395 aeronaves en 1983, mientras que Fuerteventura tenía 4.700, y en 1984, 10.000 de Lanzarote contra 5.000 de Fuerteventura.

Son dos aeropuertos parecidos en sus coordenadas, parecidos en meteorología, parecidos en sus ayudas, quizá un poco mejor Lanzarote, pero que cubren una oferta turística, y yo pienso sinceramente, con los datos del estudio más exhaustivo, que pongo a disposición de S. S. que no se puede hacer un gasto mayor con cuatro horas de apertura que no son necesarias. Teniendo en cuenta, además, otra cosa, que quiero que S. S. sepa desde este momento, y es que todas las emergencias que se puedan producir dentro de las horas de cierre del aeropuerto de Fuerteventura están cubiertas con un plan de emergencia; es decir, si hay que trasladar a un enfermo, si ocurre una emergencia cualquiera, el aeropuerto de Fuerteventura tiene su plan de emergencia para cualquier hora de las veinticuatro horas del día; el plan de emergencia se refiere a lo que en términos aeronáuticos decimos H-24, es decir, para tiempo continuo.

Si vamos a que en este país tenemos que hacer las cosas que causen el mayor beneficio social, pero que no aumenten el déficit, que sean rentables, entonces nos encontramos en la parte económica lo siguiente: en el aeropuer-

to de Fuerteventura se partió en el 1982 (y digo esto porque en los últimos días de dicho año tomó posesión el Gobierno socialista y esto puede ser también un índice de su gestión) con 68 millones de déficit; en 1983 se bajó a 48; en 1984 estaba en 8,6, y los anticipos del último año de 1985 dan ya un pequeño superávit en el aeropuerto de Fuerteventura. Es decir, no se puede permitir a un organismo autónomo, con ocho aeropuertos con un superávit de 8.000 millones y con el resto, hasta los 31 restantes, con 3.000 millones de déficit, el ampliar el coste público, aunque uno tenga la predisposición de que así se haga, pero ello tiene que hacerse de acuerdo con los intereses del país y siempre que las circunstancias lo permitan.

Ahora bien, si cualquiera de los «tour-operators» o cualquiera de las compañías que operan en el aeropuerto de Fuerteventura tienen una necesidad apremiante de tomar tierra en el aeropuerto o de hacer operaciones en el aeropuerto de Fuerteventura fuera de las horas que está oficialmente abierto, no hay ningún inconveniente. Cuando una compañía quiere hacer vuelos que no sean vuelos regulares, sino que sean vuelos alternativos, la compañía sólo tiene que hacerse cargo de los costes que esa operación va a suponer y el aeropuerto se abre a la hora que la compañía lo solicite con la debida antelación.

Pero no es eso sólo, si un grupo de «tour-operators», porque tiene una oferta a cubrir dentro de la isla de Fuerteventura, presenta un plan para mandar desde los países emisores de turismo aviones a Fuerteventura fuera de esas horas, también se estudiará inmediatamente la apertura.

Es decir, todas las condiciones objetivas que actualmente se dan en la isla, contando, como le he dicho anteriormente, con su crecimiento vegetativo y el saldo migratorio —que es muy pequeño, por cierto, a pesar de ser uno de los mayores de España: el saldo migratorio está alrededor de las ochenta o noventa personas al año en la población autóctona de Fuerteventura—, cogiendo los cinco años últimos, que son a los que se ha referido nuestro estudio en el aeropuerto de Fuerteventura, aconsejan que, aun con la mayor de las ganas de aprobar su moción, de momento —sólo es en este momento, no se puede hablar de un futuro próximo—, el Partido Socialista tendrá que oponerse, aunque no sería ese su deseo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

¿Señores portavoces que deseen intervenir? (Pausa.)

El señor portavoz del Grupo Mixto tiene la palabra.

El señor CABRERA CABRERA: Señor Senador, si es necesaria la ampliación del horario operativo del Aeropuerto de Fuerteventura. Según la conclusión del portavoz socialista, incluso nos teníamos que haber callado, porque lo lógico, según el razonamiento de S. S., es que habría que acortar el periodo operativo del Aeropuerto de Fuerteventura. Como comprenderá, en esto no podemos estar de acuerdo.

No nos parece tampoco lícito utilizar criterios excesivamente económicos cuando se trata de un servicio público, cuando se trata de luchar contra la insularidad y la lejanía; esos criterios, en nuestra opinión, no pueden ser

válidos. Además, no son cifras astronómicas, estamos hablando de 44 ó 45 millones de pesetas.

Existe no sólo la problemática turística, sino una mucho más importante para los ciudadanos autóctonos de la isla de Fuerteventura que usted olvida, y es que prácticamente dependen de la isla de Gran Canaria; que se les acorta la jornada hasta el mediodía; que el último vuelo del día sale a las seis de la tarde, con lo cual hay que salir de Las Palmas a mediodía; que si se retrasa este vuelo, ya no opera con Fuerteventura, teniendo que pernoctar; que no pueden enlazar. Es múltiple la problemática para el ciudadano de Fuerteventura.

Los «tour-operators» son otra problemática diferente, que son importantes ciertamente para el desarrollo de Fuerteventura, pero que, espaciando los vuelos durante el día, tienen horario operativo suficiente.

Otra cosa importante es que en la ordenación del territorio hay veces que hay que ir por delante de la demanda; aquí no valen sólo los grandes criterios económicos, sino que hay veces en que hay que invertir fondos públicos para tirar del carro, para abrir nuevas expectativas, como es el caso de Fuerteventura en el que, además, se suma a solucionar un problema real de los ciudadanos de aquella isla.

Por esto, llamamos otra vez al Grupo Socialista a que medite el voto, porque desde allí no se entienden sus razones. Yo tengo esos datos económicos y de tráfico de pasajeros y aeronaves, pero creo que no son válidos, desde allí no se entienden, y los Senadores canarios saben que ese argumento no es válido en Fuerteventura. Hay una necesidad real, y el coste beneficio-rentabilidad social es pequeñísimo, no son medidas de grandes compromisos políticos ni de grandes inversiones; es una miseria, hablando claro, y el servicio que se hace a aquella isla es importantísimo.

Por eso llamo a la colaboración del Partido Socialista. Insisto, estamos colaborando en mantener la gobernabilidad en Canarias mediante el pacto de progreso, y va a ser difícilmente entendible por mi Grupo esa postura tan cicatera.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el Senador Macías.

El señor MACIAS SANTANA: Gracias, señor Presidente.

Señorías, me extraña enormemente esta negativa del Grupo Socialista a apoyar esta moción que presenta el Senador don Miguel Cabrera. Digo que me parece enormemente extraño porque hay que conocer a lo vivo la problemática de Fuerteventura.

Fuerteventura es una isla que es el porvenir, es el futuro turístico de Gran Canaria. Fuerteventura, con esta ampliación horaria sería, además, una isla que aumentaría la zona turística a nivel regional. Hoy día, los aviones, como muy bien dice el Senador Cabrera, terminan la jornada a media tarde; hay señores que van desde Madrid o Barcelona hacia Fuerteventura y se ven imposibilitados de seguir porque llegan a Las Palmas a las seis, a las siete o a las ocho de la noche. Concretamente, Fuerteventura está abandonada, está alejada de la Península total-

mente, si salen de la Península tienen que ir a Fuerteventura en los aviones de la mañana. En muchas ocasiones he ido a Las Palmas con Diputados que han tenido que dormir allí porque no podían salir para Fuerteventura; sé de enfermos que salen de Madrid, de la Clínica Puerta Hierro, hacia Fuerteventura, que tienen que dormir en Las Palmas. Hay un sinfín de personas que forzosamente tienen que dormir en Las Palmas.

Hablaba el señor Senador de las plazas turísticas. Muy bien, pero se ha olvidado de algo muy elemental. Lanzarote, hoy día, tiene un porcentaje de visitantes diurno, que es lo que le está dando potencia. Hay unos aviones que salen por la mañana y regresan por la noche, a las 22 horas creo que es; yo he usado ese avión.

Olvidémonos de las plazas hoteleras y veamos el futuro turístico que tiene Fuerteventura. La viabilidad que se le puede dar al haber más oferta de transporte en avión. No tiene Fuerteventura «jet-foil», no tiene otro medio de transporte que el avión. El avión para Fuerteventura es, como hace poco lo calificó el Senador don Miguel Cabrera, como el agua. Es necesaria el agua y los medios de comunicación para Fuerteventura. Usted dice que Fuerteventura tiene 29.000 habitantes. Muy bien, pero le voy a dar un ejemplo. A Fuerteventura se la dotó, hace unos años, de un servicio de urgencia, sin tener el número suficiente de habitantes, por la insularidad. Y yo soy testigo excepcional de esa oferta. Y se le montó un servicio de urgencia, sin tener el número de habitantes, por la necesidad. Por lo tanto, yo creo que en este sentido el Partido Socialista podría hacer una gran labor y podría ser enormemente aplaudido, no sólo por Fuerteventura, sino por la región canaria, porque el dotar a ese aeropuerto de esa extensión horaria implicaría un aumento de circulación entre las islas, Las Palmas-Lanzarote, Lanzarote-Tenerife, etcétera, y toda la región se beneficiaría.

Yo tenía datos de 39 millones, me dice que son 44, pero creo que aunque fueran 50, a la larga es una inversión muy rentable y no podemos esperar al futuro sin hacerlo ya sobre la marcha. Quiero anunciar que el Grupo Popular apoyará totalmente esta moción porque la creemos justa, necesaria y urgente.

Francoamente, no veo por qué no aceptan, ya que les están ofertando, les están poniendo en la mano, y se lo digo sinceramente, un arma hasta electoralera, y se la está poniendo el Senador Cabrera. Es una cosa que veo tan asequible y tan fácil de hacer que no comprendo, no me entra en la cabeza, cómo no pueden hacerla.

También le puedo decir que mi satisfacción enorme sería que esta intervención mía fuera para lograr esa ampliación del horario. Hace años yo tuve una satisfacción muy grande, ya que hoy existe una Residencia Sanitaria muy buena, y tuve el honor y la grata satisfacción de ser yo el que hizo las actas de entrega de los solares, y fue un momento de alegría para Fuerteventura cuando se firmó ese acta de los solares para la construcción de la Residencia que hoy tienen. Por eso digo que no sólo para mí, sino para las islas Canarias, sería una gran satisfacción que el Aeropuerto de Fuerteventura tuviese esa apertura, esa ampliación en su horario.

Rogaría que recapitasen; sé que no lo van a hacer, porque no pueden hacerlo, ya está decidido, pero es una pena, como decía el Senador don Miguel Cabrera —y me sumo a él— y lamento las repercusiones que pueda tener esto, no únicamente en Fuerteventura, sino en las islas Canarias, porque todas ellas se beneficiarán con esa ampliación horaria.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Muchas gracias.

Tiene la palabra el Senador Albert.

El señor ALBERT SANJOSE: Gracias, señor Presidente.

Uno de los deseos más sentidos de este Senador en cuanto al transporte aéreo, por haber visitado todos los aeropuertos canarios, por haber conocido desde el aire casi la totalidad de sus islas, sería que si en algún rincón, en cualquier isla, por ejemplo, la de El Lobo, hubiese algún habitante, habría que hacer un aeropuerto. Pero no se trata de eso. Se trata de si es necesario ampliar a cuatro horas más el horario del aeropuerto o no hace falta ampliarlo.

Qué duda cabe que nosotros quisiéramos que en Fuerteventura o en cualquiera de las islas pequeñas, como bien ha dicho el Senador Cabrera, hubiese la mayor parte de los servicios y de los servicios aéreos.

Quisiera dejar en el ánimo de los Senadores canarios de cualquier Grupo que se está trabajando muy seriamente en el transporte aéreo de Canarias. Sus señorías tendrán conocimiento de que Iberia está trabajando con una seria compañía de tercer nivel para tener más frecuencia en el traslado entre todas las islas Canarias. Se ha hecho un estudio en profundidad, incluso con intervención de técnicos extranjeros. Iberia está a punto de decidir; no sé lo que puede tardar, pero posiblemente será dentro de este año, cuál será esa compañía de tercer nivel ya que como compañía aérea de bandera y como compañía mercantil simplemente busca bajar su déficit, porque aunque los servicios aéreos de Canarias no son todo lo buenos que los canarios necesitan —y en eso todos estamos de acuerdo—, producen un déficit de 5.000 millones de pesetas a la compañía nacional de bandera. No es que quiera traer aquí términos economicistas, pero es que un servicio se presta cuando el beneficio social es mayor e incluso cuando va a ser mayor dentro de un tiempo, que es una de las tesis que ha sostenido en esta segunda intervención el Senador Cabrera.

De cualquier modo, hace unos años se tenía la impresión de que cuando se creaban vías de transporte se crecía la riqueza; es decir, se tenía como factor principal para que allí creciese la industrialización, etcétera. Después se ha visto que no es así. La autopista del Mezzogiorno italiano fue una inversión monstruosa y se esperaba que a esa zona, la más pobre de Italia, le daría un auge inmediato, o en los próximos años y no ha sido así. Con el proyecto de Fordbury, en Inglaterra, tampoco ha sido así, aunque tenía dos puertos, uno en Liverpool y otro en Londres y podía absorber parte de éstos.

Quisiera dejar en el ánimo de ustedes que no hay ninguna oposición a este proyecto. Se espera que se dé esa circunstancia y creemos que va a llegar inmediatamente. Tengo que decir claramente, porque he consultado a las autoridades, he tomado datos de la zona, etcétera, que la Conseller de Turismo y Transportes de Gran Canaria y la Directora General en Gran Canaria, tienen un interés máximo en que el transporte aéreo en cualquiera de las islas de su circunscripción se favorezca. Se puede hacer en un futuro, lo podemos hacer, se está abierto a hacerlo y se está trabajando en ello. ¿Por qué tenemos que precipitarlo para crear un déficit que no va a producir compensaciones? (El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

El Senador del Grupo Popular dice que los socialistas estamos perdiendo hasta un acta «electoralera» (creo que ha sido la expresión de su señoría). Tiene usted razón. También lo hemos ponderado, pero ante un beneficio para la misma Fuerteventura y ante un beneficio para este país, los socialistas estamos acostumbrados a arriesgar los votos. Hay que hacer lo que se debe. No hay que hacer cosas para ganar votos cuando éstas no se deben hacer. Esta es nuestra postura. (Rumores.)

El señor PRESIDENTE: Silencio, por favor.

El señor ALBERT SANJOSE: Parece ser que en los últimos días ha llegado al organismo autónomo Aeropuertos Nacionales una petición de AVIACO de ampliación. Ese es el camino. Vuelvo a repetir que la movilidad está en el turismo en estas dos grandes islas Canarias. Si se produce lo necesario, aunque no sea para cubrir ese déficit en términos económicos, pero si para que las proyecciones a corto plazo sean optimistas, no me cabe la menor duda de que el organismo autónomo y el Ministerio de Transportes tratarán de ampliar el horario, tal como lo viene haciendo el aeropuerto de Lanzarote. Mientras tanto, quizá por falta de oportunidad en el tiempo, no porque mi Grupo carezca de deseos de ayudar a la isla de Fuerteventura, nos vamos a oponer a esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Vamos a votar la moción.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 166; a favor, 40; en contra, 125; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Antes de suspender la sesión quiero recordar a los señores Senadores que esta tarde hay nuevo Pleno de control del Gobierno que empieza a las cinco en punto. Se suspende la sesión.

*Era la una y treinta y cinco de la tarde.*

*Se reanuda la sesión a las cinco y cinco de la tarde.*

El señor PRESIDENTE: Señores Senadores, se reanuda la sesión.

Como no ha habido tiempo material de redactar el acta de la sesión anterior, se procederá a su lectura en la próxima sesión de esta Cámara.

PREGUNTAS:

— DE DON CARLOS BLANCO-RAJOY MARTINEZ-REBOREDO, DEL GRUPO POPULAR, SOBRE CAMARAS AGRARIAS

El señor PRESIDENTE: Entramos en el punto primero del orden del día de este Pleno, preguntas.

En primer lugar, el señor Blanco-Rajoy, del Grupo Popular, formula una pregunta sobre Cámaras Agrarias. Tiene la palabra el señor Blanco-Rajoy.

El señor BLANCO-RAJOY MARTINEZ-REBOREDO: Gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Senadores, señores Ministros, la pregunta que formula este Senador es la siguiente: ¿Qué motivos o razones existen para que no se hayan efectuado todavía las transferencias de las Cámaras Agrarias a la Comunidad Autónoma de Galicia?

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Ministro de Agricultura.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, señor Senador, creo recordar que me hizo la misma pregunta hace muy pocos meses en esta Cámara, y por ello entiendo que la misma contestación que le di entonces sigue siendo válida en estos momentos.

De todas maneras, quiero recordarle que, desde nuestro punto de vista, no se habla de transferencias de Cámaras Agrarias, sino que, en cualquier caso, serían transferencias de funciones, servicios y medios en materia de Cámaras Agrarias. Esta es una de las interpretaciones por la que no se llegó a acuerdo en la Comisión mixta de transferencias. Tal como le contesté a usted en el mes de octubre en esta Cámara, siguen valiendo los demás argumentos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Blanco-Rajoy.

El señor BLANCO-RAJOY MARTINEZ-REBOREDO: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, creo que está equivocado, porque esa pregunta no se la formulé. La tenía preparada, pero ocurrió que, por un percance ajeno a mi voluntad, no concurrí ese día al Pleno. La pregunta no se hizo y, por tanto, no fue contestada. De todas las maneras, comprendo el error del señor Ministro.

Paso a contestar. Señor Ministro, el Estatuto de Auto-

nomía de Galicia, en su artículo 27, apartado 29, dice: «Son de la exclusiva competencia del ente autonómico...». Y empieza a enumerar. Y en el apartado 29, dice: «Cámaras Agrarias». Y, fíjese, señor Ministro, habla en presente de indicativo. Dice: «Son de la exclusiva competencia...». Podía decir «serán», en futuro, pero el legislador quiso hablar en presente, y habló en presente, y dijo: son ya, y son desde el momento en que se aprueba el Estatuto de Autonomía de Galicia.

Pues bien, señor Ministro, desde que se aprobó el Estatuto de Autonomía, Galicia está esperando como agua de mayo que se hagan las transferencias y, por razones que todavía no he entendido, no se han hecho aún dichas transferencias. Como usted muy bien acaba de advertir, son de servicios, porque están transferidas por ministerio de la ley por el Estatuto de Autonomía de Galicia. Pues bien, Galicia, en su Parlamento, desarrolló su Estatuto y confeccionó una Ley de Cámaras Agrarias Gallegas. Está la Ley vigente, pero no se aplica porque Madrid no transfiera estos servicios, y no los transfiere a pesar de que esta ley no fue recurrida.

Esta ley forma parte, naturalmente, del ordenamiento jurídico español y obliga principalmente al Gobierno y después a los ciudadanos. Entiendo que el primero que tiene que cumplir las leyes es el Gobierno y, sin embargo, ustedes no hacen las transferencias porque no quieren hacerlas. El Estatuto de Autonomía de Galicia dice también en la Disposición transitoria cuarta que, desde que se reúna la Comisión mixta Gobierno-Junta de Galicia, tienen dos años como máximo para hacer esas transferencias. Han pasado cuatro años, señor Ministro, no dos, han pasado cuatro años, siguen sin hacerse las transferencias, y yo sé que no se van a hacer hasta que el Tribunal Constitucional resuelva este tema.

Señor Ministro, creo que cuando hay un Gobierno que no cumple la ley —repito que el propio Gobierno, la propia Administración, deben ser los primeros servidores de la ley—, tampoco esperen, pues el ejemplo es pésimo, que los demás no podamos hacer lo mismo puesto que nos dan un mal ejemplo.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, señoría, perdone pero yo he estado aquí para contestar a una pregunta que usted formuló el 1 de octubre, a su compañero de Grupo por La Coruña también le había contestado y a dos más en el Congreso. Ese día yo estuve aquí y contesté; me remito a la contestación y las razones siguen siendo las mismas.

No le estoy diciendo que las Cámaras Agrarias tengan o no competencias en materia de funciones y de servicios. Lo que le digo es que no ha habido acuerdo en la Comisión Mixta y que es fundamentalmente necesario establecer una delimitación de funciones, que es lo que separa las posiciones de ambas Administraciones en esa mate-

ria. Entendemos que hay acuerdo de legalidad vigente, que es necesario mantener, en materia de Cámaras Agrarias, y eso nos separa en la discusión que teníamos con el Ejecutivo gallego. Además, entendemos que uno de los puntos clave en la discusión por parte de la Administración central es que hubiera una referencia en el traspaso de Cámaras Agrarias al artículo 149.1.18 de la Constitución. Creemos también que era necesaria la posibilidad de tener una relación directa a efectos de consulta y colaboración con las propias Cámaras Agrarias. Han sido dos puntos importantes en el proceso de discusión.

Por otro lado, existe la sentencia del Tribunal Constitucional respecto a la LOAPA del 18 de agosto de 1983, donde también se establece una cierta claridad sobre alguno de los aspectos que el Ejecutivo gallego no estaba de acuerdo en aceptar, por lo menos en la Comisión mixta. Ese punto nos exige ponernos de acuerdo.

Puedo decirle que mantuve contactos con el responsable de Agricultura del anterior Ejecutivo para intentar resolver algunos de los puntos que se planteaban desde el Ejecutivo en Galicia en materia de Cámaras. También con el nuevo responsable hemos mantenido relaciones y estamos dispuestos a asumir los elementos de transferencia y avanzar en las negociaciones. Usted nos da una interpretación y nosotros estamos manifestando otra. Ha habido una serie de discusiones en la Comisión mixta y sería muy largo que yo le convenciera a usted o usted a mí. Es posible que en Galicia unos estén esperando el agua de mayo y otros esperen el sol, depende del año. Usted posiblemente ve las Cámaras de manera diferente a como las sienten otros ciudadanos gallegos. En ese sentido, tenemos posturas diferentes.

Nosotros esperamos avanzar en el proceso de transferencias a Galicia, siempre lógicamente que lleguemos a un acuerdo sobre los elementos que en este momento separan a ambas posiciones.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

La siguiente pregunta del señor Amat de León Guitart, sobre control de calidad de enseñanza en las Universidades Estatales, ha sido aplazada por encontrarse el señor Ministro en viaje oficial a Luxemburgo.

— DE DON CARLOS BLESA RODRIGUEZ, DEL GRUPO POPULAR, SOBRE INDEMNIZACIONES A LOS AGRICULTORES DEL PONIENTE ALMERIENSE AFECTADOS POR EL SUMINISTRO DE SEMILLAS DE PIMIENTO CONTAMINADAS

El señor PRESIDENTE: Pregunta del Senador Blesa sobre indemnizaciones a los agricultores del poniente almeriense afectados por el suministro de semillas de pimiento contaminadas.

Tiene la palabra el Senador Blesa.

El señor BLESA RODRIGUEZ: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, los agricultores del poniente almerien-

se, que como usted sabe llevan a cabo esa agricultura tan especial de primor, cultivo forzado, se han visto afectados por el suministro de semillas —y aquí hago hincapié— de importación de la variedad P-808, afectadas por el virus del tabaco (TMV). Nosotros, en el laboratorio, hemos detectado después una infección colateral. El hecho es que las plantaciones se han destrozado y lo peor es que los suelos se han quedado infectados.

Aunque la casa proveedora ha indemnizado en la cuantía establecida, no en la cuantía suficiente al daño producido no sólo a las cosechas sino a la expectativa de trabajo de los agricultores, mi pregunta es si el Ministerio, el Gobierno, piensa justamente indemnizar a estos agricultores por los daños sufridos por una, digamos, negligencia por parte del Ministerio de Agricultura.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Blesa.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, señor Senador, estamos de acuerdo en el principio. Efectivamente, ha habido en Almería unos síntomas, en este momento, de virosis en plantas de pimientos de invernadero, de la variedad que usted indicaba, P-808. Está comprobado que fundamentalmente es un producto de importación de una casa holandesa que se ha utilizado en otros momentos. Sin embargo, los ensayos oficiales que se hicieron el año pasado dieron buenos resultados. Este año, parece que efectivamente ha podido producirse una virosis que ha afectado a las plantas de pimientos en Almería. De todas maneras, tengo que indicarle que dado el grado de concentración de invernaderos en Almería (11.000 hectáreas) en una superficie muy pequeña sometida a un proceso muy intenso de producciones rotativas, existen, lógicamente, condiciones muy favorables para la difusión de virosis, muchas de las cuales son endémicas en la zona. Esta es la situación objetiva de esas tierras. De ahí los intentos por mejorar genéticamente algunas de las variedades que se plantan en Almería. No había contrastación y las pruebas postcosecha que se hicieron el año pasado eran favorables.

Tengo que decirle que no tenemos instrumentos legales, de acuerdo con la normativa comunitaria, y de certificado, que alguno nos viene del país originario. Por tanto, desde el punto de vista formal no tendríamos otro tipo de instrumento. Hemos hecho pruebas previas y una vez contrastados estos posibles daños, lo que ha sucedido es que básicamente las propias casas han indemnizado al agricultor con 13 pesetas por planta de invernadero y 9,8 pesetas por planta en semillero, cifras que algunos juzgan razonables y otros no (usted dice que es razonable), que representan 43 millones de pesetas, y sobre lo que puede plantearse una discusión.

Yo tengo que decirle que los agricultores, como tales, no han hecho una petición formal al Ministerio de Agricultura, y creo que el camino fundamental a seguir es la reclamación, por parte de los agricultores a la propia empresa, sobre los daños.

Usted me sugiere en la pregunta el deseo de que continúe o se abra una investigación en esta materia. Yo voy a continuar una investigación detallada en esta materia. También quiero decirle cuál es el mecanismo: el mecanismo es que los agricultores directamente —y serán animados por la Administración, aunque no ha sido solicitado a la misma— pleiteen o lleguen a acuerdo, si es posible, con la casa que les ha vendido y que en este momento les ha indemnizado con esas cantidades que algunos juzgan pequeñas y otros satisfactorias. Esa es la posición oficial en estos momentos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el Senador Blesa.

El señor BLESA RODRIGUEZ: Señor Presidente, señor Ministro, muchas gracias, pero creo que está equivocado en muchos aspectos. En primer lugar, una cosa anecdótica: no son 11.000 hectáreas de invernadero, sino 9.000, porque en esta Cámara se ha impedido el que se aumentara a 11.000 hectáreas, tal como nosotros solicitábamos. La virosis no es endémica, sino importada, y la cepa del pimiento importada afectada con el «Tobacco mosaic virus» (TMV), el virus del mosaico del tabaco.

Por otra parte, sí han reclamado los agricultores al Ministerio de Agricultura vía Gobierno Civil.

Señor Ministro, usted sabe que en los cultivos forzados lo importante es el tiempo de plantación, y que si se pasa un mes, aunque usted indemnice por la planta, tiene que sustituir un cultivo altamente rentable, como el del pimiento, por un cultivo poco rentable, como el del tomate, que se ha vendido a dos pesetas el kilo y que sus compañeros de Gobierno que nos han honrado con su presencia en las vacaciones de Semana Santa lo han visto en los barrancos, en los ríos, etcétera, tirados, porque no han tenido salida ni venta.

Los agricultores que viven de una pequeña parcela de terreno —la que no le roba el mar precisamente por una política de su otro compañero de Gobierno en cuanto a la contención de la acción erosiva del mar sobre estas tierras— se ve que han perdido toda su actividad, toda su labor, todo su esfuerzo y todo su trabajo y no han sido compensados por la venta de estos pimientos de exportación que alcanza altos precios en el mercado, teniendo que ser sustituidos por otros. Pero, como aquí existe para la semilla de importación un servicio de control fitosanitario, que debe de existir y existe legalmente establecido en España, si ese control fitosanitario del Gobierno ha fallado se ha cometido una negligencia, y de esa negligencia es responsable el Gobierno, y es el Gobierno el que tiene que indemnizar a esos agricultores, señor Ministro. La casa sólo indemniza las plantas, pero no por el resto del daño que se les ha ocasionado a los agricultores. Y si el Gobierno no los indemniza, estará haciendo un grave daño a la agricultura, como nos lo está demostrando, no sólo por lo que están sufriendo estos agricultores, sino por esos miles de tractores que tiene S. S. hoy día en la carretera. Por tanto, por favor, señor Ministro, que se evalúen

los daños y se reste la cantidad que ha dado la casa, y el resto que lo pague el Gobierno, que es el responsable, por no establecer ese control fitosanitario para una semilla de importación.

Muchas gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Creo que tenemos que ser bastante claros aquí o en Almería.

Primero, este Gobierno cumple la legalidad en materia fitosanitaria, y puedo decirle a S. S. que en estos momentos las normas de la Comunidad nos impiden ejercer, sobre una importación de semilla comunitaria certificada en origen, ningún otro elemento de coacción en el mercado. Esas son las reglas del juego para el pimiento español que va a la Comunidad o para la semilla que viene de otros países de la Comunidad a España. Por tanto, es conveniente que vaya situándose con respecto a las obligaciones en materia comunitaria, y más desde una provincia exportadora con respecto a las reglas del comercio.

Segundo tema, se han hecho los estudios, las pruebas y ensayos poscampaña del año pasado. Ha habido resultados y nadie ha detectado resultados desfavorables. Ahí están las pruebas y los resultados. Este año, sin embargo, se producen unos determinados tipos de resultados con dificultades para contrastar, dada la situación en los campos de Almería, que puede afectar a ese tipo de plantas. De todas maneras, los agricultores reclaman a la casa, cosa que me parece muy bien, y la casa establece unos determinados niveles de indemnización. Creemos que es la casa que ha vendido las semillas, ahí o donde sea, la que con los agricultores, una vez cumplida la normativa, debe indemnizar y debe discutir. No debemos de pagar todos los españoles las indemnizaciones que deben pagar unos determinados tipos de agentes económicos con otros agentes económicos; es una filosofía clara. Y mi Ministerio intenta, en este terreno y en otros, que los acuerdos entre las partes puedan ser posibles y que pague, o bien por acuerdos o bien por otra vía, el que vende y el que compra. Esta es una regla del juego. ¿Que es mucho o poco lo que les dan? Usted puede apreciar si el valor de las plantas —13 pesetas— es mucho o es poco. Lo que usted no puede decir es que hay que indemnizar, como dice en su interpelación, de acuerdo con los beneficios que pudieran obtener; pudieran obtener beneficios o pérdidas si dejamos que crezcan los pimientos, señoría. Por tanto, no es esta la discusión. Usted no puede prever que tal o cual actividad económica tiene beneficios necesariamente. Es un planteamiento de los agricultores con respecto a la propia casa, que este Gobierno apoya. Estas son las reglas del juego.

Le he dicho antes que hay que seguir investigando, como me dice S. S. Voy a intentar seguir investigando con respecto a estas semillas o a otras semillas, tal como usted me lo pide en su propia petición de aclaración.

Y una aclaración final. No sé si hay o podía haber más

hectáreas o menos en Almería. Desde luego, no es por culpa de este Gobierno. Las limitaciones establecidas, aprobadas en estas Cámaras y con este Gobierno, en Almería y en otras zonas es por defender el futuro de Almería, el equilibrio de las tierras en Almería, y tenemos unos límites físicos y ecológicos en Almería por motivos de agua. Yo creo que mayoritariamente los ciudadanos de Almería, los ciudadanos en general del país, y de un modo especial los agricultores que ya estaban en Almería, apoyaron las limitaciones establecidas en materia de control de aguas.

Sin embargo, ahí podemos disentir porque unos podemos pensar en el futuro y otros ahí están pensando demasiado en lo cotidiano, en Almería y en otros sitios. Ese es un problema de interpretaciones y lo pueden decir otros ciudadanos en Almería y fuera de Almería.

— DE DON CARLOS BLANCO-RAJOY MARTINEZ-REBOREDO, DEL GRUPO POPULAR, SOBRE DECLARACIONES DEL MINISTRO DE AGRICULTURA EL DÍA 10 DE OCTUBRE DE 1985

El señor PRESIDENTE: Pregunta de don Carlos Blanco-Rajoy sobre declaraciones del Ministro de Agricultura el día 10 de octubre de 1985.

El señor BLANCO-RAJOY MARTINEZ-REBOREDO: Señor Ministro, ¿se ratifica usted en lo manifestado a través de Televisión Española en relación con el proyecto de ley de Cámaras Agrarias? Me refiero en esta pregunta al día 10 del pasado mes de octubre.

Gracias.

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

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, en cuanto a lo que yo puedo decirle, señor Senador, este Ministro no ha hecho ninguna declaración en Televisión el día 10 de octubre, como usted dice. No ha habido declaración. He hecho todo lo posible por conseguir algún vídeo en Televisión Española sobre esta información y me contestan que no he hecho ninguna declaración el día sobre el que usted me hace la pregunta. (*Rumores.*)

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Blanco-Rajoy.

El señor BLANCO-RAJOY MARTINEZ-REBOREDO: Señor Presidente, además se explica perfectamente, ya que dice: lo manifestado a través de Televisión en relación con el proyecto de ley de Cámaras Agrarias. Es cuando el Ministro sale en Televisión, dice que ya hay un proyecto de ley de Cámaras Agrarias y pasa a exponer en qué consiste. Y si no lo sabe usted, señor Ministro, se lo voy a decir yo.

Dijo lo siguiente: A partir de este momento, cuando rija esa nueva Ley de Cámaras Agrarias, no hará falta estar

afiliado como hasta ahora. Eso fue lo que dijo usted; yo le oí y me quedé estupefacto. (*El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): El día 10 no.*)

Y ahora sí lo continúo y le digo lo siguiente, señor Ministro, este Senador que les habla es Presidente de Cámara Agraria provincial.

El señor PRESIDENTE: Señor Blanco-Rajoy, el señor Ministro ha dicho que no ha hecho ninguna declaración en televisión el día 10 de octubre de 1985.

El señor BLANCO-RAJOY MARTINEZ-REBOREDO: Que diga el señor Ministro qué día fue cuando hizo la declaración, fue cuando presentó el proyecto. Para mí fue el día 10. (*Risas.*)

El señor PRESIDENTE: Su señoría ha concretado la fecha de una manera taxativa en la pregunta. O sea, en cuanto al tema de la pregunta nos tenemos que ceñir a que S. S. diga que el Ministro ha dicho eso el día 10 de octubre.

El señor BLANCO-RAJOY MARTINEZ-REBOREDO: Sí, señor Presidente, dijo eso. Fue el día que habló por Televisión sobre el proyecto de ley de Cámaras Agrarias, o si no que diga entonces el Ministro qué día fue. Si no fue ese día, que diga qué día fue.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

El señor Ministro de Agricultura tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Yo no voy a discutir qué día he hablado en Televisión sobre Cámaras Agrarias porque han sido varias veces. No todas las que yo quisiera y espero que cuando tengamos ocasión de discutir la Ley, no sólo en el Congreso, sino en el Senado, pueda Televisión recogerme algo más sobre Cámaras Agrarias, porque han sido pocos los días que he hablado. Puede ocurrir que usted haya oído algo en algún lado o algún locutor haya dicho algo atribuido al Ministro.

He intentado, a través de Televisión, obtener un vídeo para ver lo que el Ministro ha dicho o no. Y el día 10 de octubre el Ministro no ha dicho nada en Televisión Española. Por lo tanto, es posible que S. S. haya oído algo grabado, no lo sé, en su casa y haya cogido... (*Rumores.*) Es que no hay ninguna emisión de este Ministro en Televisión el día 10 sobre Cámaras Agrarias, no hay nada.

Puede usted hacer una interpelación a Televisión para ver si tienen una cinta mía del día 10 de octubre. No hay ninguna.

Ahora bien, si usted lo que me pregunta, además de eso, es qué pienso yo, como he dicho alguna vez, creo que los agricultores con el nuevo proyecto de ley, tal como decimos en el mismo y como he manifestado en el Congreso en la exposición de la ley, no están obligados a afiliarse a las Cámaras. Si es esto lo que usted plantea, yo le puedo decir que efectivamente sigo pensando que no quere-

mos que estén obligados a afiliarse a las Cámaras, como no queremos que ningún ciudadano esté obligado a afiliarse a algo que no quiera.

No sé cuál es la interpretación de lo que yo he dicho un día que no he dicho nada, por lo menos en Televisión. (*El señor Blanco-Rajoy pide la palabra.*)

El señor PRESIDENTE: No hay concesión de palabra, señor Blanco-Rajoy.

— DE DON EVARISTO AMAT DE LEON GUITART, DEL GRUPO POPULAR, SOBRE LA VENTA DEL METRO DE MADRID A SUS ANTIGUOS ACCIONISTAS U OTROS NUEVOS

El señor PRESIDENTE: Pregunta del señor Amat de León Guitart sobre la venta del Metro de Madrid a sus antiguos accionistas.

El señor AMAT DE LEON GUITART: Señor Presidente, señorías, esta pregunta que formulo, en realidad, viene a ser como una especie de botón de muestra, porque preguntas como ésta se podrían formular varias docenas.

El texto de la pregunta es el siguiente: A la vista de los resultados negativos de la gestión pública del Metro de Madrid, ¿cuándo piensa el Gobierno venderlo a sus antiguos accionistas u a otros nuevos?

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

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Esta respuesta que yo doy también podría servir como botón de muestra de todas las preguntas que en esta dirección se podrían establecer. Como la iniciativa privada no fue capaz de garantizar el transporte público en el Metropolitano en condiciones de seguridad y mucho menos en condiciones de calidad hasta 1978, no sería congruente, dada aquella incompetencia hasta aquel momento, que vuelva a gestionarlo una Compañía que se demostró totalmente incapaz de llevarla adelante en condiciones adecuadas.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Amat.

El señor AMAT DE LEON GUITART: En realidad no puedo aceptar la respuesta que ha dado el señor Ministro. Yo pienso que no corresponde a la realidad, porque en el año 1975, con una tarifa de seis pesetas por billete, la Compañía del Metro obtuvo unos resultados de 156 millones de beneficios. En el año 1977, dos años después, seguía la misma tarifa de seis pesetas y, lógicamente, ya se produjeron 975 millones de pérdidas. Y en el año 1983, ocho años después del año de referencia con beneficios, con una tarifa de 30 pesetas, se produjeron unas pérdidas de 9.142 millones de pesetas.

Hay que tener en cuenta que la congelación de tarifas en el Metro obligó, forzó, dio lugar, provocó un proceso de descapitalización de consecuencias negativas para los accionistas y también para los ciudadanos. Siempre que

hay pérdidas en una empresa, ello supone destrucción de capital productivo y los perjudicados por esta destrucción son, de una manera directa, los propietarios de la empresa y, de una manera también directa, todos los ciudadanos, ya que destrucción de capital privado significa reducción de los medios de financiación necesarios para crear los puestos de trabajo que la sociedad demanda, para poder elevar los niveles de productividad a los límites o a las cotas que requiere el progreso y que la participación necesaria de los ciudadanos en este progreso también demanda. Esto, como yo he dicho, es simplemente un mero botón de muestra.

Es urgente que el Gobierno socialista amplíe el Ministerio de Economía y Hacienda con una nueva Secretaría de Estado que se llame Secretaría de Privatización. Esto lo acaban de hacer en Francia. Los franceses han creado el Ministerio de Economía, Finanzas y Privatización. Y esto ¿por qué? Porque yo entiendo que estudiar racionalmente las actividades económicas y lo que mejor interesa a los ciudadanos es en sí una materia que no tiene por qué estar politizada. Es decir, los socialistas, en principio, no tienen por qué estar absolutamente interesados en la organización burocrática y en la gestión pública de las actividades económicas. Como tampoco tienen por qué estar absolutamente interesados en lo contrario. Yo pienso que hay que entrar en una dialéctica de racionalidad.

El Presidente del Gobierno...

El señor PRESIDENTE: Cíñase S. S. al tema. No nos explique la doctrina general sobre cuál debe ser el programa del Partido Socialista en las próximas elecciones.

El señor AMAT DE LEON GUITART: Si me permite solamente dos minutos para redondear —estoy terminando—, diré que en el último Congreso de UGT el Presidente del Gobierno ha dicho que hay que trabajar por una sociedad de libertades, de eficiencia, de eficacia y una sociedad de solidaridad. Estas medidas son tan torpes que van en contra de la libertad de los ciudadanos, van en contra de la eficacia o de la eficiencia del sistema y, por supuesto, hacen imposible la solidaridad, porque una sociedad empobrecida es una sociedad en la cual realmente no se puede practicar la solidaridad.

Pienso que el Gobierno socialista tiene que reflexionar y tiene que crear ya la Secretaría de Estado de Privatización. (*Risas.*)

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, el señor Amat me dispensará si no le contesto a su sugerencia sobre la Secretaría de Privatización, porque la verdad es que, hablando del Metro, acabar por hablar de una Secretaría de Privatización es absolutamente disonante.

Pero le voy a contar la historia de Metro, que es la cuestión que usted plantea, y por qué hubo que intervenir el

Metro. El Metro se interviene a través del Decreto 13/1978, de 7 de junio, por dos razones fundamentales. Primera, los elevados y alarmantes índices de accidentalidad. En los días 5 y 8 de mayo de 1978 se produjeron dos accidentes graves en los que hubo más de 200 heridos. Segunda, la incapacidad de los gestores de la Compañía, representantes de los accionistas a los que usted plantea que se les debería volver a reprivatizar para cumplir con sus compromisos económicos de gestión y para cumplir con sus compromisos de aportación de superestructura.

Desde 1956 hasta 1978, por parte del sector público se había acometido toda una serie de obras de infraestructura. Se había acometido la línea Alfonso XIII-Esperanza, línea IV; Pacífico-Cuatro Caminos, línea VI; Ciudad Lineal-Canillejas, línea V, y Sainz de Baranda-Pavones, línea IX. Todas estas líneas, con una cuantía importante de desembolso por parte del sector público, no estaban siendo explotadas adecuadamente, porque la compañía era incapaz de acometer esta explotación. Por tanto, una iniciativa privada que era incapaz de garantizar la seguridad, la calidad y el funcionamiento no podía seguir detentando la titularidad de un servicio público de las características sociales que tiene el Metro en una gran urbe como es Madrid. Por tanto, hubo que recurrir, efectivamente, a la intervención, porque la situación no dejaba otra posibilidad.

Por consiguiente, cuando usted planteó la reprivatización también habría sido bueno que usted nos hubiera contado que detrás de la intervención y con toda seriedad hubo esta actuación previa y esta situación realmente lamentable. Todos nos lamentamos que hubiera habido aquellos accidentes.

¿Qué es lo que en esta situación estamos planteando? En primer lugar, usted hizo una comparación. Yo quiero contestar a los aspectos relacionados con el Metro. Los otros no creo que son objeto de esta pregunta. Hizo una comparación entre las pérdidas de 1978, que las hubo, y las de 1983, que son claramente superiores, pero se olvida de actualizar en términos de precios y de inflación, que es una cuestión que siempre es buena para la rigurosidad de los análisis. Por otra parte, se olvida de analizar qué líneas y cuántos kilómetros había en funcionamiento en 1978 y cuántos hay en funcionamiento en 1983. Porque desde que la gestión de Metro, del ferrocarril metropolitano, es pública, de los 64,5 kilómetros que había en el año 1978, invariables desde 1974, se pasó a los 105 kilómetros que hay en este momento. En otras palabras, se está dando prácticamente el doble de servicio en extensión del que se daba en 1978. Esto tiene unas marcadas características sociales, porque todos sabemos quiénes son básicamente los usuarios de Metro y, en consecuencia, se adopta como principio el que las tarifas no cubran la totalidad de los costes, luego hay un déficit de explotación que nosotros creemos que hay que cubrir.

En consecuencia no parece, como usted plantea, ni siquiera de consideración vender el Metro a sus antiguos accionistas. Lo que sí se plantea el Gobierno es proceder a la explotación más racional posible en este momento del

ferrocarril metropolitano. ¿Cómo se consigue esto? Desde que estaba intervenido por parte del Ministerio de Transportes, es evidente que estábamos asistiendo a una gestión que trataba de mejorar y daba mejor servicio, podemos analizar toda la mejora de material que hubo en estos años...

El señor PRESIDENTE: Me permito recordar a S. S. que han pasado con creces los tres minutos de tiempo.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Sin duda, señor Presidente, pero como se ha hecho una intervención de carácter general tengo que contestar lo más detalladamente que pueda, pero acabo en un segundo.

En consecuencia, lo que se hizo fue mejorar la gestión pública y ahora proceder al traspaso a la Comunidad Autónoma para que, a través del consorcio del transporte, en contacto con la red de superficie y con RENFE, se proceda a dar el mejor servicio a los usuarios.

Gracias, señor Presidente, por su comprensión.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

— DE DON JOSE MACIAS SANTANA, DEL GRUPO POPULAR, SOBRE SITUACIONES DE LOS SERVICIOS DE CONTROL DE VUELOS EN EL AEROPUERTO DE GANDO (LAS PALMAS)

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Macías Santana, para formular la pregunta sobre situaciones de los servicios de control de vuelos en el Aeropuerto de Gando (Las Palmas).

El señor MACIAS SANTANA: Señor Ministro, desde el día 25 de septiembre he intentado conocer la situación del servicio de control aéreo de Canarias. Agradezco la presencia del señor Ministro y me gustaría saber si conoce la cantidad de deficiencias que existen en ese servicio de control.

Gracias, señor Ministro.

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

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, desde luego que conozco cuál es la situación. El que parece que no la conoce es el que plantea la pregunta, porque cuando la formula por escrito está mal planteada. Pregunta sobre la situación de los servicios de control de vuelos del aeropuerto de Gando. Supongo que se quiere referir a los servicios del Centro de Control de Las Palmas. Luego da la impresión de que el que no conoce la pregunta, por la forma deficiente en que la plantea, es el Senador que la formula.

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

El señor MACIAS SANTANA: Creo que la forma de pre-

sentarla no evita la situación que el señor Ministro conoce y que sé que le preocupa.

Me sirve de satisfacción haber formulado la pregunta el 25 de septiembre de 1985, porque anteayer, a las 10 de la noche, visité el centro de control del aeropuerto de Gando y me dieron las gracias porque en los seis últimos meses funcionaba mejor. Agradezco que como consecuencia de esa pregunta que formulé el 25 de septiembre de 1985 se haya planteado este asunto. Lo agradezco sinceramente, porque la contestación que me dieron fue que en los últimos seis meses funcionaba mejor.

En esa misma época se presentó una denuncia por el Cabildo Insular de Gran Canaria para solicitar una inspección. Sin embargo, señor Ministro, aún siguen existiendo muchas deficiencias. Creo que sabe el señor Ministro que se ha elaborado una información hace dos semanas donde aparece lo siguiente: La gente ha tenido que trabajar más de seis horas (esto ocurre el 16 de agosto de 1985 y está firmado en el libro que tienen allí), por lo que la capacidad de atención se reduce a niveles de inseguridad. Señor Ministro, eso tuvo lugar un día. Me voy a otro día y se dice lo siguiente: La situación es grave. El servicio de control en este centro necesita de una inspección parlamentaria urgente. Ese fue el motivo de mi presencia en ese servicio, porque pedían una inspección parlamentaria urgente.

Señor Ministro, no me voy a meter en si la pregunta ha sido o no correcta, pero lo que sí sé es que existen muchas deficiencias. Conoce el señor Ministro las deficiencias que condujeron a que los días 13 y 14 se produjera una huelga de controladores en Las Palmas. Sabe también el señor Ministro que el radar de Las Palmas con mucha frecuencia está fuera de servicio. Lamento no tener suficientes datos para poder decir al señor Ministro todas las deficiencias del centro de control del aeropuerto de Gando, pero sí puedo citarles, entre otras, que el barrido de la pantalla de aproximación sufre alteraciones de diez frecuencias en muchas ocasiones. Se lo leo, señor Ministro: Doble barrido en pantalla APP; alteraciones del barrido en todas, APP, NE y Sur (esto está copiado literalmente del informe que obra en poder del señor Ministro); centro de desplazamiento en pantalla; frecuentes pérdidas de la señal del radar. Por ejemplo, el día 12 de noviembre de 1985, a las 12,45 desaparece la información. Se recupera el barrido y la información. El tráfico en ese momento, a las 15,20, era intenso; a las 15,45, lo mismo; a las 16,05, el radar está fuera de servicio.

Continúo con lo siguiente, señor Ministro. El 18 de diciembre el radar estuvo fuera de servicio toda la mañana por mantenimiento, señor Ministro. El radar de aproximación con bastantes reflejos. Todas estas deficiencias son conocidas por el personal de mantenimiento, pero carecen de repuestos y hay problemas de instrucción. De vez en cuando la representación de mapas se distorsiona. El 12 de diciembre, desde las 11,20 a la 12,30 el mapa se distorsionó diez veces. Existen carencias de documentación y anexos de las oficinas de la OACI en las diferentes secciones. Se han formulado peticiones reiteradamente

sin obtener respuesta. Es necesario que todas las oficinas de este centro...

El señor PRESIDENTE: Señor Macias, es una pregunta de tres minutos. Ruego a S. S. que vaya terminando.

El señor MACIAS SANTANA: Estoy informando al señor Ministro, si me lo permite.

Hace más de un año se han pedido documentos muy necesarios, hasta un total de 25 —no es culpa del señor Ministro, lo sé—, y aparece una lista que no tiene el plan de navegación, indicadores de lugar, manual de cartas aeronáuticas, cartas aeronáuticas, búsqueda y salvamento.

Para terminar, el centro de control de Canarias dispone de un radar de ruta, el llamado «whisky», que presenta las siguientes condiciones: pérdidas de señal, duplicidad de blancos y lamentable estado de las pantallas. Por lo que respecta a la aproximación, fallos de presentación, duplicidad de blancos, y de los cinco canales de mapas de vídeo, sólo funciona uno y mal. Ya me dirá el señor Ministro si esto no es grave y si no es una situación caótica. Todos los datos están copiados del informe que creo tiene en su poder el señor Ministro y que le mandaron. Si no es así, yo con mucho gusto, porque quiero mucho a Canarias y el señor Ministro también, mandaré ese «dossier» al señor Ministro para que lo tenga, porque está textualmente escrito en ese informe.

Muchas gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Macias. También le da las gracias el Presidente personalmente porque tiene que ir a Canarias en fecha próxima. (Risas.) Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, puedo asegurarle que puede ir con toda tranquilidad porque la realidad no es ni siquiera parecida en lo más mínimo a la que el señor Senador acaba de querer describir en un informe que yo desconozco y del que no dice quién firma ni quién lo hizo. Me preocupa la forma en que se acaba de plantear esta cuestión, pues se han dado una serie de datos de cierta gravedad y no se sabe quién es el informante. Señor Senador, yo no tengo constancia de un informe privado del que usted dispone.

Le voy a decir cuál es la situación en el centro de control de Canarias, centro de control cercano al aeropuerto de Gando. Me ratifica el desconocimiento que tiene usted sobre la cuestión el que ni siquiera diferencia entre lo que es el centro de control de Canarias y la torre de control del aeropuerto, lo cual confirma que lo que usted plantea está desencaminado. Además, lo que está planteando coincide con una época muy peculiar, y usted mismo reconoce que ahora no hubiera planteado lo mismo que hace seis meses. Coincide, digo, con una época muy peculiar en aquel territorio y del personal controlador.

Hay dos áreas cuya situación hay que aclarar. Primero, personal controlador; y segundo, medios técnicos. En la actualidad, el personal controlador dispone de una plantilla de 68 controladores destinados al centro de control

de Canarias, de los cuales 51 prestan servicio en la sala de operaciones y el resto en puestos de jefatura y oficinas técnicas. Creemos que la plantilla de personal controlador está suficientemente dotada, pero, en todo caso, y para satisfacer las sobrecargas en hay en determinadas épocas punta —entre noviembre y marzo—, se destina una dotación adicional de diez controladores. Por si fuera poco y para seguir teniendo personal suficiente, de la promoción que acaba de abril se van a destinar a ese centro de control 17 nuevos controladores. En consecuencia, en lo que respecta a los medios personales, parece que el centro de control del que estamos hablando está suficientemente dotado.

En segundo lugar, medios técnicos. Consideramos que los medios técnicos actuales están en perfecto uso, están en una situación de perfecta utilización, tienen una garantía total y tienen la acreditación de seguridad por organismos internacionales. Por tanto, no hay deficiencia alguna en este momento.

Como también yo quiero mucho a Canarias, además, resulta que Canarias forma parte del Plan SACTA. Tenemos previsto, en muy poco tiempo, inversiones de cantidades muy importantes para acometer el sistema de control automatizado de tránsito aéreo para 1988, lo cual significa que, en el plazo de dos años, el centro de control de Canarias ya no va a estar como ahora, que está suficientemente bien y, repito, reuniendo todas las garantías de seguridad que el tráfico aéreo requiere, sino perfectamente ubicado dentro del Plan SACTA.

Más todavía. ¿Qué estamos haciendo en este momento? En este momento tenemos en marcha la mejora de los sistemas de energía eléctrica, que incluyen los sistemas de continuidad, radar de ruta y radar de aproximación, comunicaciones tierra-aire, radio-ayudas, equipos de presentación de radar y comunicaciones sala-control.

Voy a decirle con detalle cuál es la situación actual y qué es lo que vamos a hacer en los dos próximos años, porque creo que es conveniente, en la medida en que el Presidente me dé tiempo, dejar claramente establecido, con la máxima minuciosidad, cuál es la situación.

Sistema de radar, radar de aproximación. Se dispone de una estación de radar que presta el servicio en el control del tráfico de aproximación del aeropuerto de Las Palmas, constituido por un radar primario y un radar secundario en perfecta utilización. Asociado con estos dos radares, se encuentra el sistema operativo, un sistema generador de mapas de vídeo digital, de fabricación nacional modelo GNV 71, con el que se genera y se representa en pantallas de radar las rutas de entrada y salida, puntos de modificación, sistema de ayuda, VOR, MBD y demás datos que requiere el sistema de control del tráfico aéreo.

En 1987 se va a disponer...

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, esto requeriría una comparecencia en la Comisión, porque en tres minutos no pueden darse todos esos datos.

— DE DON FEDERICO PADRON PADRON, DEL GRUPO MIXTO, SOBRE REALIZACION DE LAS OBRAS DE RELLENO DE LA VAGUADA EXISTENTE EN LA CABECERA SUR DEL AEROPUERTO DE HIERRO

El señor PRESIDENTE: Pregunta del señor Padrón, del Grupo Mixto, sobre realización de las obras de relleno de la vaguada existente en la cabecera sur del aeropuerto de Hierro.

El señor PADRON PADRON: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, usted conoce perfectamente, porque fue con motivo de su primera visita como Ministro a Canarias cuando tuve la oportunidad de exponerle esta cuestión en la reunión que celebramos en Las Palmas con la señora Consejera de Turismo y Transporte del Gobierno autónomo canario, que se trata de una vaguada que existe en la cabecera sur del aeropuerto de Hierro, que dificulta la operatividad de los aviones en cuanto a no poder aprovechar la longitud total de la pista.

Esta vaguada hace que los aviones en las maniobras de aproximación tengan que tomar tierra más adelante, toda vez que produce el llamado «efecto chupón», que hace que al llegar a ese bache los aviones tengan que ir más adelante y no puedan aprovechar la longitud total de la pista de 1.100 metros, sino que tienen que adelantarse, aproximadamente, 200 ó 300 metros.

Esta vaguada puede ser fácilmente rellenable con el producto de una piconera cercana al aeropuerto que compacta muy bien y a muy bajo costo. Por otro lado, a la vez se matarían, digamos, dos pájaros de un tiro, porque al rellenar esta vaguada se produciría una ampliación de la línea de aterrizaje; son 200 metros aproximadamente. Ello contribuiría, en este tercer nivel que el Ministerio se propone implantar en Canarias para el servicio interno de las islas, a que los aviones de la actual compañía que ya opera allí en vuelos charter, la LAC, que son turbohélice de cuatro motores, que no pueden operar en Hierro a toda capacidad, sino con la mitad aproximadamente de sus disponibilidades, puedan ya operar con los ochenta y tantos asientos que tiene este tipo de aviones.

Señor Ministro, esta obra se realizaría con muy bajo costo y tendría dos finalidades: salvar este defecto del aeropuerto y, a la vez, prolongar la longitud de la pista. Sería una buena obra para la isla y una mayor garantía de servicio y de seguridad.

Nada más.

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

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, las obras de relleno de la vaguada en la cabecera sur del aeropuerto de Hierro, que es la pregunta que establece el señor Padrón, es una cuestión que se está considerando por parte del Ministerio desde el punto de vista técnico, pero sobre la que yo quiero hacer algunas puntua-

lizaciones. En primer lugar, en la Dirección General de Aviación Civil —esto es, en el Ministerio— no existe ninguna demanda por parte de ninguno de los operadores habituales o potenciales de este aeropuerto para proceder a la ampliación. En consecuencia no existe, por una parte, demanda y, por otra, para los aviones que operan en este momento y para lo que consideramos que son las necesidades de tráfico de este aeropuerto, la longitud existente en este momento parece suficiente. No contemplamos la realización de las obras, aunque puedo adelantarle que estamos realizando los estudios técnicos para saber cuál sería el coste aproximado de esta obra y cuáles serían los posibles impedimentos que aparecerían para su realización.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Padrón.

El señor PADRON PADRON: Gracias, señor Ministro. Quiero decirle que la propia Comisión de investigación de aeropuertos de este Senado pudo constatar «in situ» la necesidad de relleno de esta vaguada. Por otro lado, nuestro Cabildo ya se ha manifestado al respecto y se han dirigido varios escritos al Ministerio, y también a través del Gobierno Civil.

No sé si la compañía Iberia, que es la única que opera allí, independientemente de algún vuelo pequeño de avionetas, se habrá manifestado al respecto. Pero sí es conocida —y lo pudo constatar la Comisión especial de investigación de aeropuertos en su desplazamiento a la isla— la manifestación de los comandantes de Iberia que pilotan los Focker-27, que son los únicos aparatos de línea que operan allí, porque no pueden operar otros. No sé si lo han hecho constar a la Administración, pero ellos lo dicen constantemente y lo manifiestan así. La propia compañía LAC, de reciente creación, que dispone de dos aparatos con base en el aeropuerto de Los Rodeos, también nos lo ha manifestado por escrito —y le puedo hacer llegar esos escritos—, diciendo que si se tuvieran 200 metros más de longitud de pista podrían operar en el aeropuerto de Hierro.

Nada más.

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

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, en primer lugar, es conveniente puntualizar que la propia ubicación del aeropuerto y la longitud de pista en este momento están hechas aprovechando al máximo la disponibilidad espacial que tiene la isla en esta zona y, en consecuencia, está hecha estudiando el coste que puede tener una eventual ampliación en relación con el tráfico que efectivamente tiene.

Repito que no hay ninguna demanda por parte de ningún operador actual o potencial en este Ministerio pidiendo una ampliación y diciendo que se va a operar en nue-

vas condiciones. De todas maneras, insisto, se está estudiando por parte de la Dirección General de Aviación Civil la posibilidad de ampliación. En todo caso, hay que poner de manifiesto también que ampliar esta cabecera tiene un problema importante, y es que por allí pasa una carretera que habría que desviar, con lo cual operamos con una limitación que es la existencia de esta carretera.

Por otra parte, a efectos de valorar también en qué medida nos estamos desarrollando y cuál es el nivel de tráfico de este aeropuerto, es conveniente señalar que en 1983/84 desde Tenerife-Norte a Hierro volaron 45.555 pasajeros; desde La Palma a Hierro, 1.724; en 1984/85 de Tenerife-Norte a Hierro 49.047, y desde La Palma a Hierro 1.751. Es conveniente dejar claro el nivel de utilización.

En cuanto a los datos de explotación, las pérdidas de 1983/84/85 oscilaron en torno a 1.357 en términos de pesetas de rendimiento por unidades técnicas. De todos modos, quiero poner de manifiesto que no es un aeropuerto en el cual mi Ministerio no esté haciendo inversiones; las está haciendo por una cantidad económicamente muy importante. En 1986 se está reparando la pista de vuelos con renovación y ampliación de señalización por 58,9 millones de pesetas, expropiaciones para VOR por 5 millones, lo que va a facilitar los accesos, e instalación de un radiofaro por 70 millones, lo cual hace una inversión por parte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en el aeropuerto de Hierro en 1986 de 133,9 millones de pesetas, lo que significa que estamos atendiendo al aeropuerto, a sus necesidades, y estamos realizando el estudio de sus posibilidades de ampliación. Lo que sucede es que «a priori» no aparecen razones económicas y existen dificultades técnicas para su realización.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DE DON ANTONIO ANGEL CASTRO CORDOBEZ, DEL GRUPO MIXTO, SOBRE CUANDO TIENE PREVISTO EL GOBIERNO PRESENTAR A LAS CORTES UN PROYECTO DE LEY DE CUARENTENAS PARA MATERIAL VEGETAL

El señor PRESIDENTE: Pregunta del señor Castro Cordobez sobre cuándo tiene previsto el Gobierno presentar a las Cortes un proyecto de ley de cuarentenas para material vegetal. Tiene la palabra el señor Castro Cordobez.

El señor CASTRO CORDOBEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, hace aproximadamente un año que a una pregunta mía escrita se respondió que el Gobierno tenía un plan de estudios para hacer una red de estaciones de cuarentenas y también una ley de cuarentenas. Qué duda cabe que con la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea, como esta misma tarde decía S. S., hay una mayor libertad de circulación de productos de origen vegetal. También son ciertas las recomendaciones, por ejemplo, de la Convención Internacio-

nal de Protección Fitosanitaria y de la propia Asociación Española de Fitopatología, en el sentido de establecer unos mayores controles con una legislación fitosanitaria y unos medios más acordes con la forma en que se desenvuelven las circunstancias económicas del sector agrario en nuestros días.

Por todo ello, nosotros estamos interesados en saber si se tiene previsto presentar con carácter próximo, o a medio plazo, algún proyecto de ley que contemple la regulación de las cuarentenas de material vegetal.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, señorías, como dice muy bien el señor Senador, la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea nos lleva a una adaptación de la legislación española a las directivas comunitarias, que son, por otra parte, de obligado cumplimiento. En esas condiciones, el procedimiento que vamos a seguir en esta materia, dentro de la que podría estar el tema de cuarentenas, es el siguiente.

Creemos que la protección fitosanitaria para España debe hacerse a través de la norma comunitaria, que, por otra parte, nos obliga, la Directiva 77/93 de la Comunidad Económica Europea, relativa a medidas de protección contra la introducción en los Estados miembros de organismos nocivos para los vegetales y productos vegetales. Esta es la directiva que nosotros creemos que debemos aplicar y desarrollar, de acuerdo con la incorporación de España. También pensamos que dicha directiva, que hemos estado negociando hasta hace pocos momentos, considera un marco que no tiene suficientemente en cuenta lo que significa la incorporación de un país mucho más al sur, mucho más meridional, que plantea unas particularidades diferentes a las áreas más nórdicas en cuanto a la protección de ese tipo de especies en nuestro suelo y clima.

Por ello, lo que estamos exigiendo en España hoy día es la aplicación de una legislación más restrictiva que, en definitiva, implicaría la variación de esa directiva a la que tenemos que acogernos para poder recoger el hecho específicamente español y, de un modo especial, el que se plantea en las áreas más al sur de España, sobre todo en Canarias.

Estamos pensando —y creemos que va a ser posible— poder aplicar dicha directiva, con las variaciones que hemos pedido, antes del 1 de junio de 1986. El Ministerio está trabajando en ese sentido y, repito, esperamos que en esa fecha, es decir, dentro de muy poco, podamos aplicar dicha directiva, con las variaciones que se nos plantean para el caso español.

También sabe S. S. que la aplicación de dicha directiva, con las variaciones, afectaría fundamentalmente a la Península y Baleares. El caso de Canarias nos obligaría —y no hay inconveniente en ello de acuerdo con la norma comunitaria— a sacar una disposición específica que

establezca elementos de protección superiores a los hasta ahora contenidos. En este sentido se está trabajando en un proyecto en el Ministerio de Agricultura, y creo que estaremos en condiciones de poder aplicarlo también el 1 de junio. Creemos que esa vía de adaptación de directivas comunitarias nos permite el desarrollo de ese problema, en el que comparto la preocupación con S. S.

En este momento no es necesaria la creación de una ley. Creemos que se puede hacer, por asunción de directivas, la adaptación precisa. En estos momentos estamos trabajando en ello, vamos a seguir haciéndolo, y antes del 1 de junio esperamos tenerlo en marcha.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el Senador Castro Cordobez.

El señor CASTRO CORDOBEZ: Agradezco la respuesta del señor Ministro. Efectivamente, veo que hay un cambio, una modificación de posiciones, puesto que es lógico aplicar la normativa comunitaria y, por tanto, suplir con ello lo que en principio se preveía como una ley de cuarentenas.

Pero no cabe duda, señor Ministro —y le agradecería que ampliara la información en otro aspecto, si es posible—, puesto que no es solamente la aplicación de la normativa, aunque ésta sea restrictiva y aunque se establezca una normativa específica para ciertas áreas, como la de Canarias, que citó el señor Ministro, pues como decía, aparte de esto se necesitan unos medios, que deben ser amplios: medios técnicos, personal cualificado, cursos de perfeccionamiento para especialistas y, sobre todo, repito, estaciones de cuarentena, donde, como en algunos casos que hemos visto hoy aquí, se pueden prevenir o evitar, precisamente, al disponer de estos medios. Esto es importante.

Agradecería al señor Ministro que, si es posible, precisase un poco más esta otra parte de la pregunta, sobre los medios que complementarán la legislación de control fitosanitario.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Creo, señoría, que realmente no es necesaria una nueva aclaración.

Voy a decirle el procedimiento que vamos a seguir desde el punto de vista normativo. Consideramos que no es necesario ir por vía de ley en estos momentos en que es un hecho la adhesión. Creemos que es más rápido y mejor, para hacer lo mismo, la aplicación de la directiva comunitaria para la mayor parte del territorio, y una directiva específica para el caso de Canarias.

Por otro lado, hasta ahora ese tipo de normativas que ha venido rigiendo en esta materia es de un rango inferior al de ley. Incluso la primera, del año 1924, creo recordar, era un Decreto. Después ha habido una serie de órdenes. Nos parece que la responsabilidad en el Merca-

do Común nos debe permitir ir por el camino antes indicado.

Otra cuestión y otra materia muy diferente es la posible disponibilidad de medios que puedan tener las Administraciones públicas en Canarias o en determinados puertos y aeropuertos para poder aplicar eficazmente determinados mecanismos de protección. Ese sería otro tema. A todos nos gustaría disponer de unos medios mucho más eficaces.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro.

#### INTERPELACIONES:

##### — DE DON CASTOR ALONSO BAR, DEL GRUPO POPULAR, SOBRE POLÍTICA DEL GOBIERNO RESPECTO A LA PESCA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL DE BUQUES PESQUEROS

El señor PRESIDENTE: Pasamos al segundo punto del orden del día, interpelaciones.

En primer lugar, la del señor Alonso Bar sobre política del Gobierno respecto a la pesca y construcción naval de buques pesqueros.

El Senador Alonso Bar puede hacer uso de la palabra.

El señor ALONSO BAR: Gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Senadores, señores Ministros, ésta es una interpelación que ha debido sufrir una serie especial de vicisitudes, toda vez que fue presentada en noviembre de 1984 y estamos en abril de 1986.

Quizá algunos pudieran pensar lo mismo que se piensa cuando uno encuentra a un amigo en la sala de espera del dentista consultando esas revistas atrasadas y se pregunta: ¿Qué leerá este pobre hombre si de todo esto ya ha pasado mucho tiempo? Pero lo curioso y lo cierto es que en este caso no se trata de una revista atrasada, sino de que incluso todo lo que vamos a tratar aquí era válido para el año 1984 y es válido para 1986.

Es indiscutible que han cambiado enormemente las razones, que han cambiado las actitudes, que han cambiado las pormenorizaciones de todo lo que se podía tratar en aquella ocasión y de lo que se puede tratar en ésta. El señor Ministro me diría: Usted no trate ahora de política de pesca, porque éhemos entrado en la Comunidad y quien dicta las normas es la Comunidad. Ya trataremos de este tema.

De momento, yo quería hablarle a la Cámara y explicarle al señor Ministro mi punto de vista respecto a lo que considero política pesquera. Yo le diría al señor Ministro que, por favor, me dijera una cosa: Sinceramente, ¿cree el señor Ministro, cree el Gobierno socialista que la política pesquera puede realizarse con los escasos medios con que en este momento cuenta el Ministerio y con los que el Gobierno ha puesto a disposición del Ministerio a través de la organización institucional? (*El señor Vicepresidente, Lizón Giner, ocupa la Presidencia.*) ¿No le parece que es para que se le caiga la cara de vergüenza a alguien que

trate a nivel internacional temas pesqueros tener que decir que los temas pesqueros en España se tratan a través de una Dirección General? ¿Por qué han devaluado ustedes el concepto del área de pesca? Un concepto tan importante dentro del régimen de la alimentación estaba dentro de una Subsecretaría que ya no debía ser tal, sino que debía ser un Ministerio, y de una Subsecretaría hemos pasado a una Dirección General de Pesca, cuando países como Sierra Leona incluso, tienen su Ministerio de Pesca, Portugal acaba de crearlo, Francia lo tiene, y nosotros, con un litoral como el que tiene España, con miles de familias que se dedican a la extracción, con miles de familias que se dedican a la parte de congelación, con miles de familias que se dedican a la manufactura y distribución de pescado, nosotros somos tan maravillosos que toda esta organización desde una simple Dirección General la tenemos ya planteada y resuelta.

Permítanme que les felicite si ustedes creen que con esto se puede hacer algo, pero a nivel internacional no podemos ser más que el hazmerreir cuando se trate de temas de pesca a estos niveles.

Y le voy a decir otra cosa. Me extraña enormemente varias situaciones que ha creado usted en su Ministerio, y digo usted porque creo que debe ser el responsable en el Ministerio y que no se lo habrá impuesto nadie. Por ejemplo, haber suprimido al Director General de Relaciones Internacionales Pesqueras. Podría haberse encargado transitoriamente a alguien de la realización de esos menesteres, pero de una forma absurda, de una forma impropia políticamente, cuando más delicado, señor Ministro, cuando más delicado era el tema de la pesca, porque estábamos en el momento del tratamiento más importante para España, que era el momento de la adhesión, se le obliga o ese señor lo deja, y se presenta a un puesto, que sabía que no iba a lograr, dejando en otras manos totalmente bisoñas la realización de una adhesión a la Comunidad Económica Europea. (*Risas.*) Ya veo que se rien, ya sé que el señor Barreiro nos da clases de política siempre, pero en estos momentos yo estoy ejerciendo una función como Senador desde esta tribuna y, con el mismo respeto que yo escucho al señor Barreiro siempre que habla, quiero que él también me escuche.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Haga el favor de dirigirse a la Presidencia, y no privadamente, señor Senador. La Presidencia llamará la atención si corresponde.

El señor ALONSO BAR: Perdón, señor Presidente.

Estoy diciendo que en los momentos más delicados, cuando el tratamiento de la negociación con la Comunidad estaba en sus momentos más difíciles, es cuando aquella persona que tenía como misión llevarla a cabo, se retira para ir a otro puesto, dejando el tema en manos totalmente bisoñas, como he dicho ya. Se acomete una reestructuración dentro de la Secretaría General de Pesca y se elimina a los llamados, entre comillas, «militares». No es que yo crea que no deba ir la Secretaría General de Pesca a una total racionalización civil. Creo que sí, pero no era el momento de realizarlo, señor Ministro,

porque era el momento en que se estaba poniendo en vigor del Tratado de Adhesión y todos sabemos que es muy importante quién realice y lleve a efecto estos Tratados de Adhesión. *(El señor Alonso Bar, dirigiéndose al Presidente, pronuncia palabras que no se perciben.)*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Prosiga.

El señor ALONSO BAR: No creo que sea precisamente el momento para poner a gente novata en el lugar de personas que habían llevado el peso de la responsabilidad de una Secretaría General, mal o bien, pero la habían llevado.

Vamos a pasar, porque el tiempo apremia, de lo que es política pesquera —si nos da tiempo volveremos al Tratado de Adhesión— a hablar de lo que es construcción naval.

La construcción naval, señor Ministro, está sufriendo una serie de trabas realmente importantes. Cuando se crearon las «joint ventures», empresas mixtas porque los armadores españoles tenían que ir a concertar con otras empresas, cuando quisieron renovar su flota, se les obligó no solamente a que por cada tonelada construida tenían que desguazar 1,2 toneladas, sino que además existía un nuevo impedimento y es que, aparte de desguazar 1,2 toneladas, tenían que ser de buques de fresco, que estuvieran faenando en Marruecos o que estuvieran faenando —y esto lo dice el Real Decreto— en aguas comunitarias. Esto creó, como es lógico, un mercadillo de tipo totalmente abusivo buscando aquellos buques para desguace que se vendían, en algunos casos, casi tan caros como buques de segunda mano pero nuevos, cuando eran buques de 25, 30 y 40 años.

En la renovación de la flota, en la industria costera que es la que más urgente necesita esta renovación, cerca del 50 por ciento de nuestra flota tiene más de veinte años, lo cual es una verdadera aberración. No hay que perder de vista que gran parte de la flota de fresco que faena en nuestras costas es ajena a que sus producciones vayan a competir con producciones similares de buques procedentes de la Comunidad Económica Europea que, en muchos casos, cuentan con una legislación laboral mucho más moderna que les permite, primero, acudir a los caladeros con una flota renovada y, además, con unas necesidades de tripulación muy inferiores a las que exige nuestra legislación en materia de pesca nacional.

De acuerdo con la legislación vigente, cuando yo efectué esta interpelación las exigencias de desguace para la flota artesanal eran muy superiores a las de la flota de larga distancia. Por otra parte, explíqueme usted que es lo que se perseguía con este tipo de legislación. Bien es cierto que en el último Decreto, que ya se ha adaptado a la normativa comunitaria, porque no quedaba más remedio, se ha corregido en alguna medida este tipo de discriminación. Pero hay que decir varias cosas a este respecto.

En primer lugar, queremos saber por qué se le exige a la flota pesquera un interés del 11 por ciento cuando todo el mundo sabe que el sector pesquero es un sector en que la morosidad es muy baja, aunque pueda existir algo, pero

desde luego el nivel de impagados es mínimo; y en cambio en el mercante, del que ustedes se quejan frecuentemente, he leído notas que han aparecido publicadas en «Cinco Minutos» hablando de que existen, en estos momentos, morosos por un importe de 212.000 millones de pesetas, en flota mercante, y afirman que el Estado es uno de los mayores armadores de la Nación. A esta flota que tiene problemas de pago reconocidos, que es donde existe una mayor morosidad y un mayor nivel de impagados, se les exige un 8 por ciento, frente al 11 por ciento que se exige en financiación para pesqueros. Esto es algo que no es fácilmente entendible y que además no constituye una política social de apoyo a la pequeña empresa.

Quisiera conocer datos, señor Ministro, sobre cuántas unidades artesanales se han acogido a la nueva legislación para la construcción de buques y cuántas nuevas construcciones de grandes unidades se han ordenado. Por favor, que esto me lo presente en relación con el número de unidades de una y otra, y verá usted que la falta de balance es total.

Señor Ministro, en la mente de todas las personas que se encuentran cercanas al sector pesquero, hay rumores de graves irregularidades en cuanto al mercadillo de desguaces a que antes he hecho referencia, y que se ha organizado en torno a estos nuevos decretos. Si no, señor Ministro, yo sólo le rogaría que me explicara por qué se permitió en el nuevo Decreto, durante trece días, única y exclusivamente, que se admitieran como buenos los desguaces procedentes de las aportaciones de buques de empresas mixtas, solamente durante trece días. Esto, señor Ministro, me recuerda aquellos viejos tiempos, o pasados, cuando el Ministro rebajaba los derechos compensatorios por un día para que su amiguete pudiera introducir una importación a bajo precio. Esto está contenido en una de las disposiciones transitorias del último Decreto sobre nuevas construcciones, en la cual se dice que después del 1 de enero de 1986 ya no valdrán como desguaces los buques aportados a empresas conjuntas, como si alguna vez hubieran valido, como si se quisiera poner coto a una situación existente, cuando esto no era así; y señalamos que esto se ha publicado a mediados de diciembre. Es decir, desde mediados de diciembre a primeros de enero es cuando estuvo en vigor esta normativa que anulaba el Decreto anterior. Lo único que ha hecho este Decreto es autorizar estas aportaciones de desguace procedentes de empresas mixtas durante un período de trece días, en el cual, según tenemos entendido, algunas personas han obtenido pingües beneficios, pero no procedentes de una actividad industrial honesta y respetable, sino basados en una especulación sobre el terreno de los desguaces, que han sido fomentados por ustedes mismos en este mismo Decreto.

Para terminar, señor Ministro, me va a permitir que le diga algo respecto a cómo el Gobierno está considerando en estos momentos la competitividad de otros países ayudando a ello. Habíamos hablado de que el interés en financiación para nuevas construcciones pesqueras está en el 11 por ciento para pesqueros y en el 8 por ciento para marina mercante.

Asimismo, en este Decreto, que contrasta con las ayu-

das concedidas a otros países para la construcción naval en España, al Reino de Marruecos le han sido otorgados créditos al 4 por ciento, siete puntos inferior al que se concede a los armadores españoles, con ocho años de carencia y 25 años de amortización, lo que prácticamente equivale a regalar las unidades pesqueras al citado país, esto es, a nuestros más directos competidores o que puedan serlo en un próximo futuro.

Ya que hemos hablado...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Señor Alonso Bar, su tiempo ha transcurrido. Termine, porque ha transcurrido bastante.

El señor ALONSO BAR: Muchas gracias, señor Presidente.

Si me permite, solamente para finalizar, le voy a poner un ejemplo de cómo está el tema discriminatorio, de cómo se ha tratado de mal la cuestión de las ayudas a los buques pesqueros españoles. Le diré que en estos momentos si un buque con pabellón comunitario viene a vender pescado a España y quiere aprovisionarse de combustible, lo compra en España a 25 pesetas el kilo; mientras que el pesquero español que trata de aprovisionarse de gasóleo en España, paga 32,50 pesetas.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, señorías, voy a intentar hacer algunas referencias sobre una visita de dentista donde el señor Senador debió leer algunas cosas referentes a la pesca y que muy poco parece que tienen que ver con la interpelación que se me formula en estos momentos. De todas maneras, me estoy acostumbrando ya a venir a no sé qué tipo de preguntas o con qué tipo de cometidos, y voy a traerme dos maletas, porque realmente no coinciden nada, o casi nada, algunas interpelaciones con lo que después aquí se plantea de un modo amplio y que lógica y generosamente la Mesa permite decir.

A usted quiero recordarle cuál era el motivo de su interpelación, y yo suelo preparar las interpelaciones. No tiene mucho que ver con respecto al contenido. Pero eso no me preocuparía demasiado. Lo que me preocupa más es que S. S. parece que una serie de noticias de la pesca las recibe a través de alguna visita de dentista, donde esperando mucho tiempo, alguien le ha contado algo de no sé de qué pesca o de no sé qué Administración que hoy nos plantea aquí. Voy a darle unos cuantos ejemplos; perdón, solamente los hechos, unos cuantos. En Portugal en estos momentos no se ha creado un Ministerio de Pesca. En Portugal ha sucedido al revés: hay un Ministerio del Mar y se ha incorporado un Ministerio de Pesca. Este Ministerio tiene un Ministro de Pesca, y un Ministro que ejerce de Ministro de Pesca. Por tanto, los asuntos de la pesca tienen un nivel de Ministerio y tienen varias Direccio-

nes Generales, no una Dirección General, varias Direcciones Generales, y una Secretaría General dedicadas específicamente a la pesca. Yo creo, señoría, que se ha equivocado de país o de dentista. Me va a permitir que se lo diga claramente. (*Rumores. El señor García Royo pide la palabra.*)

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tenga la amabilidad, señor Senador.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Creo además que no tiene absolutamente nada que ver, y me cuesta realmente reconocer lo que usted me plantea referido a este país o a la pesca de este país. Es posible que sea de alguna revista atrasada y coincida con otros momentos.

Dice que se ha suprimido una Dirección General Pesquera Internacional. No se ha suprimido ninguna Dirección General Internacional. Sólo tiene que leer el FAC y encontrará usted una Dirección pesquera, una Dirección para asuntos internacionales en materia de pesca. Por tanto, no sé de qué nos está hablando. Lo único que le agradezco, y se lo agradezco aquí como Ministro del ramo, es decir que el Gobierno debe dedicar más recursos lógicamente a una actividad sectorial, y de eso nos encargamos los Ministros sectoriales cada vez por mejorar los recursos.

Si podría usted haberse enterado de que el aumento de los recursos en pesca indudablemente han sido importantes, de los recursos del Presupuesto de todos los españoles, independientemente de que al Ministro le guste que tenga más recursos. Podría haber analizado los Presupuestos y se habría encontrado que ha habido saltos importantes.

También ha habido un aumento importante de funcionarios reclutados y convocados por primera vez, o digamos que más que en otras ocasiones. Quiero decir que alguna vez ha habido oposiciones o concurso-oposición, pero que actualmente están reclutados de todas las Administraciones de España, y cuyo número pueden comparar y ver cómo ha aumentado y cuál es el nivel de conocimiento de los funcionarios por oposición que forman parte del FROM y demás Direcciones Generales. Por lo tanto, alguien no ha entendido bien.

Sabe que por primera vez en muchos años las Direcciones dedicadas a Pesca tienen un gran edificio que provoca la envidia de funcionarios de otras Administraciones. Si usted recuerda algo de Pesca, puede saber cuál era la situación de la pesca durante muchos años y el tipo de oficinas, compartidas con otros Ministerios, en un local que realmente no creo que pudiera ser habitado por un funcionario público español donde sea. Yo sí lo conocía anteriormente, lo visité. No sé si S. S. lo conocería o no. Estoy diciendo algunos medios.

No sé si en política internacional hemos hecho mucho o poco. Le puedo decir —y no solamente lo digo yo— que España ha estado y está presente en política internacional en materia de pesca, como no lo ha estado nunca. Nunca ha sido mayor el número de acuerdos pesqueros firmados como el que tenemos ahora mismo, que son

veintitantos acuerdos internacionales. Nunca realmente ha habido una política exterior tan agresiva en materia de acuerdos internacionales. Posiblemente haya sido porque la necesidad es virtud y la necesidad de nuestros pescadores, después de la ampliación del Derecho del Mar, nos obliga a ir a un tipo de caladeros y a hacer acuerdos de carácter bilateral o con determinados organismos internacionales.

Hemos conseguido entrar en la Comunidad Económica Europea, con un Acuerdo que yo no sé quién lo haría mejor. Por cierto que el señor Casanova, Director General de Asuntos Internacionales de Pesca, lo ha hecho tan bien que ha ascendido y ha pasado a ser Secretario General y se ocupa de estos temas con la Comunidad, no solamente como Director, y realmente sigue atendiéndonos de vez en cuando en materia de pesca.

Yo me siento muy satisfecho de la labor realizada. Hemos entrado en la Comunidad y todo el mundo considera que el nivel del Tratado es adecuado y de algún modo se considera como un éxito del sector. Usted ha oído las declaraciones, hace poco, del Comisario de Pesca —la primera visita que ha hecho como Comisario ha sido a España— elogiando públicamente, dentro y fuera de España, el nivel de la Administración pesquera española y el potencial de un país que tiene impulso en materia de pesca, aunque tengamos dificultades, indudablemente, como todos los países. Pero las dificultades las estamos superando.

Ya que hablamos de política internacional, le diré que Alemania tenía una flota de 180 barcos de altura y tiene 43. Nosotros creemos haber mantenido una presencia importante en el mundo.

Creo que su interpelación se refería fundamentalmente a otra cosa y se lo voy a contestar, porque los datos claros de cómo está la flota son los que tiene usted en un folleto que le hemos enviado. No solamente hay barcos con una vejez de veinte años, sino que hay barcos con treinta años, y por eso estamos renovando la flota.

Su interpelación se refiere a las empresas mixtas, y es el motivo de la misma. Las empresas mixtas no han sido acordadas en 1977, que es cuando se crearon, no para modernizar la flota, sino para colocar un exceso de barcos en otras pesquerías a través de una legislación complicada que intentamos que la Comunidad no nos homologue.

El resultado de las empresas mixtas, con una legislación que es anterior, ha permitido crear hasta ahora 126 empresas pesqueras conjuntas, cifra importante, para colocar de algún modo 220 barcos en esas empresas y más de 100.000 toneladas de registro bruto. A mí no me parece que sea mala operación ese proceso, aunque no sea una operación hecha por este Gobierno. Había anteriormente un inicio legislativo, tímido en 1966 y reforzado en 1977, pero era una operación importante, aunque no era para renovación de la flota, sino para remediar y colocar el excedente en otro tipo de aguas. Era una operación necesaria para nuestro sector y estamos luchando, las empresas conjuntas y nosotros, para que la Comunidad pueda montar ese tipo de normativa tan genuino en España, que ha permitido una presencia importante.

Lo que sí hemos hecho ha sido renovar el sector de la pesca, aplicando algunas medidas de reconversión de la flota pesquera a través de dos decretos, el último adaptando la normativa comunitaria. Realmente hemos modificado —revise bien— la disposición transitoria del Decreto de 4 de diciembre, que es donde se habla del tema a que se refiere su señoría. Me voy a preparar para contestarle específicamente a ese tema. Revíselo bien, porque fundamentalmente lo que plantea ese decreto es una modernización de la flota, que era necesaria y todos estamos de acuerdo en ello. Todos sabemos que era necesario modernizar la flota, que era necesario suprimir barcos que no marchaban, mil y pico barcos que estaban en los puertos gastando gasolina y gasóleo y que se han eliminado. Es un Decreto que está de acuerdo con la normativa comunitaria, que parece razonable y que ha permitido, entre otras cosas, y en muy poco tiempo, en un año y pico, que haya actividad en determinados astilleros de pesca. Es un hecho que ha habido actividad. Usted conoce la actividad en astilleros de Galicia, Huelva, Murcia o Valencia, y que ha afectado solamente en un año con ese proceso (lleva muy poco tiempo funcionando) a 160 barcos, más de 60.000 toneladas de registro bruto como plan de modernización. Se han apartado como viejos 350 barcos, y se han dado de alta 85 toneladas de registro bruto. Es una cifra importante. Hemos tenido un trabajo importante y creo que el Decreto va a seguir funcionando con la normativa comunitaria.

Nosotros nos hemos negado en la discusión comunitaria a acogernos a las ofertas que nos sugerían algunas de las ayudas comunitarias antes de fijar el número de barcos que iban a pescar en los caladeros comunitarios, porque no queríamos hacer ningún desmantelamiento de la flota. Tenemos una normativa para renovar la flota y no queríamos acogernos al desmantelamiento de la flota, y usted sabe muy bien las referencias sobre los «ECUs» ofrecidos durante el proceso de negociación. Creo que la negociación ha sido correcta. Pienso que el decreto de modernización y de reconversión de la flota era necesario. Está funcionando adecuadamente, a pesar de las previsiones sostenidas sobre el tema. Hay unas cifras importantes y se las pueden confirmar los astilleros, los pescadores o los armadores.

Pienso que las sociedades conjuntas han sido una fórmula genuina española, no de este Gobierno, que ha cumplido una funcionalidad importante para aliviar y dar salida a una serie de barcos, no nuevos, para construir, como usted plantea, sino barcos que ya existían y que han cumplido esa funcionalidad.

Usted ha hecho referencia a algunas cifras que son cifras publicadas por la Secretaría General de Pesca y, por tanto, no tengo que decir la fecha de los trabajos, están ahí publicadas y son muy claras. La descripción que usted me hace sobre la modificación es un mundo de lo que es la pesca. Me habla del desmantelamiento, de que no hay Ministerio, de que hemos quitado la Dirección General de Pesca. Es decir, me habla de una película que yo creo que se la ha montado para entretener el tiempo de la visita del dentista hasta ahora.

Esto que voy a decir ahora no tiene mucho que ver con la interpelación. Es una referencia textual de lo que S. S. ha indicado. Yo no entiendo dónde estoy y no entiendo dónde está usted. Es la referencia a que dice que hemos hecho disposiciones para eliminar a los militares.

Yo le puedo asegurar que este Ministerio no se ha dedicado a eliminar a los militares ni en temas de pesca ni en ningún otro. Usted debería decir claro a qué se está refiriendo. En administraciones públicas y civiles hay militares ocupando funciones diferentes; algunos, lógicamente, están dados de baja o jubilados. Los hay también dentro de la Secretaría de Pesca, pero no me puede hacer una referencia a que hemos llegado a eliminar militares. Dé nombres, diga qué personas, que a lo mejor resulta que han pedido marcharse a otro puesto, no militar, sino civil, por ganar más, cosa que me parece bien, aunque perdamos un buen funcionario; hay otros de la Marina que trabajan en la Secretaría de Pesca.

No sé a qué se refiere S. S. cuando habla sobre la eliminación de los militares. Creo que las horas de espera desde entonces en la visita del dentista le han hecho pensar en otro país o en otros sectores distintos al de la pesca.

Muchas gracias. *(El señor García Royo pide la palabra.)*

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Para una cuestión de orden, señor García Royo? *(Asentimiento.)* Tiene la palabra.

El señor GARCIA ROYO: Como portavoz del Grupo Popular y en este momento, señor Presidente, estoy emocionado. Es la primera vez que he sentido en carnes mías el atropello de un Ministro de Agricultura descalificando el trabajo de un parlamentario del Grupo, creyendo que se hace en unas oficinas de dentista. Francamente, yo podía haber dicho dónde se hacen otras políticas del Gobierno socialista; soy cauto y nada más quiero llamar al orden, en nombre del compañero y del Grupo Parlamentario Popular, por el prestigio de la Cámara, que el señor Presidente acostumbra y tiene por norma proteger, hasta que esta vez, por la razón que sea, se ha masacrado en esta Cámara.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Senador García Royo, la Presidencia ajusta normalmente su control (y muchas veces se quejan SS. SS. de que es excesivo) a la forma de expresión en un sentido de justicia para ambas partes, y, si quiere, léase usted el «Diario de Sesiones» y verá las expresiones del señor interpelante.

Por tanto, si S. S. quiere que la Presidencia sea estricta en sus criterios, lo va a ser. De eso se quejan ustedes. Creo que es un Parlamento, se debe dejar hablar, salvo que se infrinja el Reglamento que, en su artículo 101.1, a), dice que se llamará al orden cuando se profirieren palabras ofensivas al decoro de la Cámara —cosa que no ha ocurrido— o de sus miembros, de las instituciones del Estado... Nada de esto ha ocurrido aquí. Si SS. SS. quieren que la Presidencia sea estricta, de lo que se quejan muchas veces, estropearemos el parlamentarismo.

Para réplica y por un tiempo de tres minutos, tiene la palabra el señor Alonso Bar.

El señor ALONSO BAR: Gracias, señor Presidente. Señor Ministro, comencé haciendo alusión a una consulta de dentista no para que el señor Ministro se pusiera en plan Perich, sino simple, única y exclusivamente para decir que ya estaba bien que una interpelación presentada el año 1984 se tratara en 1986.

Me dice el señor Ministro que no se sabe de qué le estoy hablando. No me extraña, señor Ministro, porque yo no dudo de su capacidad como hombre de la agricultura, pero sé de su incapacidad como hombre de la pesca. Y si nos conociéramos el uno al otro, podríamos hablarnos de qué es lo que cada uno sabe y dónde ha aprendido cada uno.

Porque el señor Ministro podría saber que este humilde Senador ha colaborado en la fabricación de 54 barcos arrastreros para la flota cubana de pesca, en 21 barcos camaroneros y en otros, no digo cientos, pero casi cientos, buques nacionales. En estos momentos se ha estado aquí tergiversando los hechos que yo había planteado, y creo que los plantee tan claros que por eso el señor Ministro se puso nervioso. No se trata de que se ponga nervioso, señor Ministro, las cosas que son claras y los hechos que son claros no tienen por qué ponerle nervioso, lo que hay es que corregirlos.

Me dice que no sabe nada de los militares. Yo le daré una relación del personal que estaba en Secretaría Técnica y que ahora no está, y cuándo fue cambiado. Era personal que provenía de allí, pero que se llamaba así, por eso dije que debe figurar en el acta entrecomillado; no dije militares, dije «militares» entrecomillado, y así figurará en el acta. Pero todo lo que el señor Ministro me ha dicho en relación con la estructuración orgánica institucional de la pesca en España, ha sido sobre un gran edificio, y yo no sé que los edificios discurren. Puede haber grandes edificios y no haber media inteligencia dentro de ellos.

Quiero que, por el bien de España y por el bien de la pesca, los hombres que son bisoños en estos momentos puedan...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Senador Alonso Bar, ha terminado su tiempo de réplica.

El señor ALONSO BAR: Gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿El señor Ministro va a contestar? *(Asentimiento.)* Tiene S. S. la palabra.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, yo creo que quien ejerce determinado tipo de funciones debe intentar enterarse e informarse y si no sabe, aprender; lo que debe hacer es tomar lecciones de quien sabe más, y yo estoy dispuesto a aprender sobre cada una de las materias que gestionamos en un momento determinado y

donde asumimos una serie de funciones públicas. Creo que es responsabilidad fundamental. En ese sentido, yo creo que independientemente del número de barcos que S. S. haya podido ayudar a construir, es un hecho evidente; solamente hay que repasar o ver la infraestructura en materia de pesca ahora mismo, que está lógicamente en los organigramas del Ministerio, o repasar la plantilla existente anteriormente y la de ahora, o seguir los Presupuestos. Es un tema de información, de conocer el número de oposiciones convocadas en Pesca. Hay que hablar fundamentalmente de las reuniones que han mantenido los directivos de Pesca con el sector, de los cuales me he sentido muy orgulloso, porque he aprendido de todos. He asistido muchas veces y he aprendido mucho. He oído elogios del sector en puertos diferentes, en este país y fuera de este país, sobre nuestros técnicos en pesca. Los he oído en Bruselas, en Roma, en la FAO; he oído elogios dirigidos a quienes están al frente de la pesca. Unos son relativamente jóvenes y otros son personas que han dedicado toda su vida, hasta los sesenta y cinco años, a la pesca, como Miguel Oliver.

No puede usted decir que fundamentalmente tienen una carencia de cerebro. No estoy dispuesto a medir o no medir a nuestros responsables en Pesca con la actividad o no actividad de S. S. para construir barcos más o menos rápidamente. Lo que sí le indico son dos cosas. He visto que su interpelación fue planteada en el 84, y puedo asegurarle que no es culpa de este Ministerio no haberla debatido antes. He asistido a la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación varias veces para hablar no solamente de agricultura, sino de pesca. Los responsables de Pesca hemos estado en las Cámaras, hemos publicado informes, hemos recogido por escrito lo dicho en la Comisión, y de algunos informes disponen SS. SS. No sé si S. S. asistió o no en determinadas ocasiones. Podemos hablar y podemos convocar una reunión para cuando quiera.

Por tanto, no es culpa de este Ministro si realmente esta interpelación se ha demorado, pues se puede decir que ha tardado año y medio, pero para lo que no debe valer esta tardanza es para rellenar el contenido de su interpelación con otras cosas que usted me cuenta sobre cómo es teóricamente el mundo de la Administración pesquera ahora mismo. Yo creo que a usted alguien le ha contado —porque no puede estar en todos lados ni conocer todo lo relacionado con la pesca— algunas referencias sobre algunos cambios de funcionarios, no sé si civiles o pertenecientes a la Armada. Son de procedencia diferente: de la Armada, de Exteriores, del Ministerio de Comercio, del Ministerio de Economía. No hay una preferencia en función de un caso o de otro. Hay personas que dejan la Administración para marcharse a la empresa privada porque les pagan más, precisamente porque el tema va bien. Hay funcionarios de Pesca y responsables de Pesca que pasan a ocupar otros puestos de responsabilidad, como el antiguo Director de Relaciones Pesqueras Internacionales o el candidato del Partido Socialista a la Xunta Gallega, el señor González Laxe, y lo siento mucho. Fundamentalmente, parece que son personas que tienen un atractivo

y están dispuestos a asumir un papel importante en Pesca. Y así hasta el último funcionario.

Yo creo que no conoce, no la pesca, sino lo que pasa en la Administración pesquera, o que alguien le ha informado mal. Si usted cree que hay una persona que se ha marchado porque hay una persecución por ser militar, le voy a decir que está absolutamente equivocado. Por tanto, que alguien le cuente bien de qué estamos hablando.

Yo no conocía la Administración pesquera en absoluto tal como usted ha indicado. Quiero decirle que con esa Administración que usted define, que es una Administración que usted describe, pero que yo no conozco, en este país se han conseguido resultados en materia de pesca importante.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): En cuanto a la Mesa afecta, quiero aclarar el tema de las interpelaciones.

Sus señorías saben —y yo no he llamado la atención a ningún Senador sobre el tema del retraso de las interpelaciones— que el Reglamento establece que cada Grupo Parlamentario podrá presentar dos interpelaciones por Pleno. Además, hay un sistema de interpelaciones urgentes que presentan los mismos Grupos y que hace que los que no están presentados con carácter de urgentes se vayan retrasando hasta que no haya ninguna de carácter urgente.

Rogaría a SS. SS. que dejaran ya de alegar el tema del atraso y la antigüedad de las interpelaciones y las reproduzcan, las actualicen o las presenten por urgencia.

Lo que es imposible para la Cámara, que tiene un Reglamento determinado, es que se ven más interpelaciones cuando se presentan en cantidad y cuando hay un sistema de urgencia. *(El señor García Royo pide la palabra.)*

Tiene la palabra el señor García Royo.

El señor GARCIA ROYO: Agradezco al señor Presidente la indicación que hace con referencia a ese estancamiento, pero también quiero que comprenda que eso no es imputable en modo alguno ni al Grupo ni al interpelante. Son esquemas que se plantean en la Cámara. Hay un retraso por lo que sea y no ha habido sesiones para el control, que en otros países europeos existen. Así que se ha producido un estancamiento de interpelaciones, pero los datos de hace dos años, las circunstancias contempladas entonces en una interpelación no pueden ser los mismos que ahora.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Existen interpelaciones urgentes, como S. S. sabe muy bien.

El señor GARCIA ROYO: Sí, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Turno de portavoces. *(Pausa.)*

Tiene la palabra el señor Alonso Bar.

El señor ALONSO BAR: Muchas gracias, señor Presidente.

Respecto al tema de la interpelación, nuestro Grupo

está totalmente de acuerdo con los criterios manifestados en el estrado por mi mismo.

Nosotros hubiéramos querido que la interpelación hubiera podido hacerse más extensa en este momento. No ha podido ser así debido a los tiempos establecidos por el Reglamento de la Cámara. Y lo único que diré es que se va a solicitar una comparecencia del señor Ministro, dedicada exclusivamente al tema de la pesca.

Por otra parte, quisiera decir, señor Ministro, que nuestro Grupo está realmente preocupado por toda esa fanfarria de estrépito que existe respecto a los maravillosos beneficios obtenidos con nuestra entrada en la Comunidad Económica Europea, a que somos maravillosos, a que los señores de la Comunidad han venido a España y nos han felicitado. Yo no entiendo todos esos motivos de felicitación, porque no es para tanto.

No hemos podido entrar en la crítica del tema de la adhesión a la Comunidad Económica Europea, tema que espero podamos tratar en una próxima comparecencia del señor Ministro. Lo que sí quiero decirle, a título simplemente de ejemplo, es que no sé si S. S. conoce que España, país adherido a la Comunidad Económica Europea, tiene planteado un gran problema no sólo en el aspecto industrial de la pesca, de la manufacturación de la pesca, sino incluso en lo que se relaciona con el tema de la pesca del cerco. Y es que nosotros, en este momento, señor Ministro —y usted lo sabe perfectamente—, tenemos un arancel de entrada en la Comunidad del 25 por ciento. Portugal ha entrado en un 1 por ciento, y Marruecos, país no comunitario, está en el 5 por ciento. Con esto nuestros conserveros están, en estos momentos, en la disyuntiva...

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Señor Alonso, se está saliendo de la interpelación. Haga usted otra. Antes no he querido llamarle la atención. El tema de la interpelación si quiere se lo recuerdo.

El señor ALONSO BAR: Gracias, señor Presidente. Lo conozco.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la palabra el señor Campoamor.

El señor CAMPOAMOR RODRIGUEZ: Señor Presidente, señores Senadores, iba a decirle algo que puede resultar duro, pero, después de como se ha llevado el tema, lo único que se me ocurre es «Ora pro nobis». Y ahora vamos con el «Kyrie eleison».

Señores del Grupo Popular, esta interpelación, que está fuera de tono, se refería a que no existía política pesquera, a que no había información sobre política pesquera. Y ahora ha quedado reducida a pedir que haya una comparecencia del Ministro, para explicar cuál es la política pesquera. Luego es que la hay. Ustedes no han sabido recibirla de donde sea. Yo tengo aquí dos tomos enteros. Uno se refiere a todas las perspectivas económicas del Gobierno, publicado en 1983, en el que hay 11 páginas de política pesquera, donde se dicen todos los problemas de po-

lítica pesquera. Y fue con esa política pesquera con la que fuimos a discutir a la Comunidad nuestra entrada en ella. Y con esa política pesquera sacamos otra información que está también aquí, que se publicó y que se suministró a todos los Senadores y miembros de las dos Cámaras, respecto de los acuerdos pesqueros con la Comunidad. Señores, política pesquera sí existe, pero la política pesquera de los Senadores del Grupo Popular y del señor Alonso Bar es simplemente que debemos cambiar los funcionarios. Eso no es cuestión de política pesquera; es cuestión de organización. Dejen al Ejecutivo que organice como tiene que organizar. Nosotros estamos pendientes de una cuestión de política y de lo que se legisla con respecto a las acciones que se toman. Todo eso está escrito.

Desde luego, nuestro Grupo no tiene ningún inconveniente en apoyar su petición de comparecencia del Ministro, precisamente porque sabemos que tiene toda la información, que tenemos política pesquera y que la estamos realizando.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Señoría, está en turno de portavoces.

El señor CAMPOAMOR RODRIGUEZ: Simplemente fijar nuestra postura. No estamos de acuerdo con su interpelación. Usted hablaba de dos temas. Uno era la política pesquera y otro la política de lo que usted llama construcción naval de buques pesqueros. Es una redundancia porque la construcción de buques pesqueros es construcción naval, que yo sepa.

Quiero hacer sólo una observación. En este Grupo, apoyando al Gobierno y dentro del Gobierno, hay gente con tanta experiencia o más que usted en buques pesqueros.

Gracias, y apoyamos que se presente el Ministerio ante la Comisión.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (Romero Herrera): Señor Presidente, muy brevemente. Señorías, este Ministerio se encuentra muy contento de que SS. SS. planteen un tratamiento específico en los Plenos de las Cámaras y en Comisión para los temas de pesca. Si me permiten, les diré que me produce una gran alegría y que haremos una importante contribución al país si en las interpelaciones, en las comparecencias en las que estén los responsables de pesca, incluido el Ministro, sea en Pleno o especialmente en la Comisión, nos damos todos cuenta de que la política pesquera es algo muy amplio y que es necesario pasar de definiciones generales, que las hemos hecho ya en esta Cámara, en la otra y en Comisión, para hablar de unos campos concretos muy amplios que tiene la pesca, porque si no no podremos progresar ni en conocimiento de la política del Gobierno ni en aclaración a la opinión pública ni en contrastación de las posiciones que podamos tener.

Les invitaría —se lo digo cordialmente— a que las comparecencias en Comisión se hagan sobre temas más espe-

cíficos y digamos si es sobre política de empresas conjuntas, sobre construcción naval, sobre ordenación de pesca, sobre política comunitaria, que merece efectivamente un contenido, o sobre investigación en materia de pesca, porque, por desgracia, el sector pesquero se caracteriza por un nivel de conocimiento general no muy aficionado a estar en determinados órganos, y uno a veces tiene que estar oyendo de modo genérico hablar del tema de la pesca, de tal modo que sea posible que un día si alguien es convocado para hablar sobre empresas conjuntas, tengamos que estar hablando del tema de los «pequenines» o cualquier otro aspecto. Pienso que lo mejor es definir lo que estamos hablando. No es necesario al hablar de pesca aprovechar para hablar de peces. O pensar que al hablar de pesca ya podemos hablar de barcos. No es siempre necesario. Demos tiempo, seleccionemos. Creo que haríamos una contribución, si lo hacemos así, al conocimiento en materia de pesca.

Siento mucho que la interpelación haya estado congelada más o menos tiempo hasta el día de hoy. Creo que tenemos que ser rigurosos. En la medida de lo posible, este Ministerio intenta serlo. Preparo la interpelación; mis directores también, en la Comisión de Agricultura. Podemos ser selectivos, con lo que haremos una contribución importante respecto a este tema.

En materia del Mercado Común, para hacer referencia a algo que se ha dicho anteriormente, creo que este Ministerio y las personas que se han dedicado al tema de la pesca no hablan de que la adhesión plantee problemas importantes al sector pesquero español o situaciones nuevas de acomodación desde el punto de vista institucional o desde el punto de vista práctico. No dicen eso. Están diciendo que exigen un esfuerzo importante, y también han dicho públicamente, y parece que está contestado por el sector, que el acuerdo con las Comunidades de algún modo ha asentado y culminado una serie de expectativas sobre lo que podía ser un temor con respecto a la reducción creciente de barcos en aguas comunitarias, estabilizando nuestra flota en ellas, y confirmando nuestros acuerdos internacionales. También se contrasta desde hace muy poco tiempo en la Comunidad que los sectores de pesca, privados o públicos, están con una altura, como no podía ser menor, en relación con el peso de este país en pesca. Pero no estamos indicando que no haya dificultades, y les invito, en materia de pesca, a contribuir claramente a ese asentamiento de la política española dentro de la Comunidad, que aseguro a SS. SS. que es muy activa, muy dinámica, lo ha sido en poco tiempo y van a tener ocasión de comprobarlo. Creemos que uno no tiene que ser optimista siempre, pero tampoco pesimista generalizado respecto a esta materia, por cosas que luego no se realizan. Juguemos a un equilibrio.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Muchas gracias.

— DE DON JOSE GABRIEL DIAZ BERBEL, DEL GRUPO POPULAR, SOBRE MODIFICACION DE LA POLITICA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES ENTRE LAS DOS PLAZAS DE CEUTA Y MELILLA, ASI COMO ENTRE ESTAS Y LA PENINSULA

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Entramos en el último punto del orden del día, interpelación de don José Gabriel Díaz Berbel, del Grupo Popular, que tiene la palabra. (*El señor Presidente ocupa la Presidencia.*)

El señor DIAZ BERBEL: Señor Presidente, señor Ministro, señorías, las ciudades españolas de Ceuta y Melilla atraviesan un momento de crisis económica y moral, en que cada vez con más frecuencia se ataca su indudable españolidad, históricamente anterior a la creación del Reino de Marruecos, lo cual origina un clima de inseguridad que afecta a sus intereses de modo directo e indirecto, y en un futuro se verá afectada también su economía por la apertura de la verja de Gibraltar.

Esta interpelación estaba presentada antes, pero, por las razones que se han expuesto en esta Cámara y que este Senador admite en parte, aunque tiene su propia opinión al respecto, quiero decir que en aquella época todavía no estaba abierta la verja de Gibraltar.

Una de las medidas lógicas de adoptar es la mejora del sistema de comunicaciones entre ambas plazas, y sobre todo, entre ellas y la Península. Por todo ello, este Senador formula la siguiente interpelación: ¿Tiene previsto el Gobierno modificar favorablemente la política de transportes y comunicaciones entre la Península, Ceuta y Melilla?

Vamos al fondo de la cuestión. Teniendo en cuenta aquel principio recogido en nuestra Carta Magna de que todos los españoles somos iguales ante la ley, a lo largo de esta interpelación tendremos ocasión de ver que no es del todo exactamente así. Quizá haya quien diga que no se trata esta tarde de hablar de leyes, pero sí se ve claro el ejemplo de discriminación hacia esas ciudades españolas extrapeninsulares con respecto a otras, y el espíritu de mejora y progreso ha de centrarse en acercar e igualar aquéllas a las mejores condiciones que disfrutaban estas últimas.

Señorías, Ceuta y Melilla están claramente discriminadas respecto a Canarias y Baleares en cuanto a política de transportes se refiere. Así de sencillo, así de claro y, a su vez, así de triste.

Recientemente se ha suprimido el servicio marítimo entre ambas ciudades españolas. Cierto es que apenas era utilizado, dado, entre otras causas, lo anticuado y obsoleto de los barcos que cubrían el servicio, pero ¿hemos de obligar a los viajeros asiduos, pocos o muchos, a realizar el transporte cruzando a la Península y volviendo a cruzar de la Península para ir a la otra ciudad mediterránea?

También se ha privado a los funcionarios civiles, exactamente a los técnicos mecánicos en señales marítimas, de revisar las señales marítima de Chafarinas y Alhucemas, con el consiguiente peligro para la navegación.

La casa Boeing tengo entendido que ha realizado un es-

tudio de viabilidad, con resultado positivo, utilizando embarcaciones tipo Jet-foil, que se utilizan en transportes interinsulares en el archipiélago canario.

En cuanto a las comunicaciones con la Península, se da el caso de que la línea marítima Algeciras-Ceuta-Algeciras es, curiosamente, la línea marítima más cara del mundo. Así de chocante. Doce millas, mil pesetas. Equivale, más o menos, a pagar medio millón de pesetas por cruzar el Atlántico, sin pensión alimenticia y sin cama.

Cada vez que al Estrecho se le infla la nariz, como decimos los andaluces, con el viento de Levante, Ceuta se queda aislada. Cuando hay necesidad de trasladar un enfermo urgente a la Península, no tiene más remedio que recurrir a un helicóptero de un servicio o de otro, de la Armada incluso. Lo mismo ocurre para trasladar un medicamento urgente que necesite cualquier persona enferma.

Ceuta queda aislada de la Península. Únicamente tiene salida a través de la engorrosa Aduana con Marruecos, que es un trámite bastante dificultoso. Si SS. SS. lo han experimentado alguna vez, sabrán que es bastante dificultoso el pase hacia otras ciudades que no sea exclusivamente la de Ceuta.

Pero la enfermedad no es la de ese caso puntual que he expuesto; la enfermedad de Ceuta es su propia economía, su propia supervivencia. Ahora está agravada con la apertura de la verja de Gibraltar y necesita más atención que nunca.

Ceuta, aparte de su puerto, necesita de un aeropuerto, pequeño o mediano, ganándole terreno al mar. Me consta que hasta hay un anteproyecto, por lo menos un boceto, para ponerlo en marcha. Pero los queridos españoles «caballas» ceutíes, como se les llama cariñosamente, no pueden estar esperando a ese túnel o ese puente sobre el Estrecho de Gibraltar, que, aun pareciéndome una idea ambiciosa, puede que quede sólo en eso, en una idea. Hay una necesidad urgente —y no crea que sea tan complicado ni tan difícil— de que ese proyecto, si en realidad existe —espero con ansiedad las palabras del señor Ministro—, se lleve adelante.

Para la comunicación entre Melilla y la Península, Melilla dispone de un aeropuerto provisto de un NDB o ADF, como se le llama en aviación, como única ayuda a la navegación aérea. Carece, por tanto, de un sistema VOR, lo cual sería una gran ayuda para vuelos nocturnos porque, si no, es peligroso realizarlos. Tiene una pista de 1.100 metros, con el Cabo de las Tres Forcas y un peñasco en medio, que casi parece que vamos a tomar tierra en un portaaviones, puesto que hay un talud al principio de la pista y otro al final. Hay casos de aterrizaje frustrado para no sobrevolar el espacio aéreo marroquí, y reventón de neumáticos, tal como ocurrió un día en que este Senador viajaba a ese aeropuerto.

Quiero decir con esto que la pista de Melilla también se puede ampliar. Quizá esto no permitirá la utilización de otro tipo de aviones. Pero el actual tipo Fokker, casi un avión del modelo STOL, con 42 plazas —que son las que tienen—, que vienen llenas al cien por cien en la mayoría de los casos —aunque la estadística que facilita la

Compañía da una ocupación de casi el 90 por ciento, la más alta ocupación en una línea aérea que se da en nuestro país— es totalmente insuficiente, y no es raro ver, tanto en el aeropuerto de Málaga como en el de Almería, personas de condición modesta que tienen, incluso, que pernoctar para trasladarse de un sitio a otro porque no han encontrado plaza. Lo mismo ocurre en el de Melilla. Creo que esto necesita una urgente solución.

Hay más que base para pensar en el establecimiento de un auténtico puente aéreo entre Melilla y Málaga. Hay clientela para ello. Creo que no será ningún despilfarro el hacerlo, incluso haciendo las mejoras correspondientes y dotando a Melilla de unas posibilidades de vuelos nocturnos.

Con respecto al transporte marítimo, Melilla tiene un servicio un tanto deficiente. Hay un barco diario del tipo «Cormorán». Muchas personas creían que con esto había llegado la solución definitiva, pero ese barco unos días va a Almería y otros días a Málaga. La Cámara de Comercio ha dicho en repetidas ocasiones lo importante que sería para Melilla el establecimiento del servicio de una unidad más del mismo tipo, que podría paliar en parte la necesidad.

No es gratuito afirmar que la Compañía Trasmediterránea ha seguido, en el transcurso de los tres últimos años, 1982, 1983 y 1984, una clara política restrictiva en todo aquello que se refiere a la aplicación de su red de descuento comercial. Y esta aplicación, extensiva a todas las líneas cubiertas por la mencionada Compañía. Es casi histórico recordar descuentos tales como el del 25 por ciento para jubilados, o del 30 por ciento para ida y vuelta en las líneas Península-Baleares. Estos descuentos solamente se remontan a 1983 y hoy, ante la actual política de descuentos son poco menos que inalcanzables. Si estudiamos esta política de descuentos para el caso de la línea que afecta a Melilla, afirmamos que la tendencia general restrictiva de la Compañía Trasmediterránea es para todas las líneas. Debemos recordar igualmente que en el caso de Melilla dicha política es aplicaba con especial énfasis, puesto que por encima de la analítica de las cifras existen incidencias en cuanto a los colectivos beneficiarios de dichos descuentos que, lejos de promocionar la ocupación de los buques, parecen erigirse en obstáculos comerciales que inciden negativamente en la afluencia a Melilla y desde Melilla y que son las siguientes. La instalación de buques «Canguro», a que antes me refería, en octubre, no supuso la creación de un amplio abanico de precios ofertables a todas las capas sociales y no lo fue porque automáticamente los precios sufrieron un incremento cercano al 60 por ciento. Aparte de esto, a los tres meses de operar el «Canguro» todas las acomodaciones fueron económicamente homogeneizadas. Desaparece la clase turista y pasan todos los camarotes a ser considerados como clase de primera, quedando como único criterio diferenciador en cuanto a la aplicación de más o menos precio el grado de ocupación de estos camarotes. También ha influido el descuento, que quedó anulado, de ida y vuelta para aquellas personas que no fueran residentes en Melilla. Con esto nos situamos claramente en el contexto de las intenciones con

que la Compañía Trasmediterránea opera en dichas líneas; pero no basta con emitir juicios de valor sino que hay que analizar cifras, casos, y en este sentido queremos, en los dos siguientes epígrafes, demostrar cuál ha sido la evolución de los descuentos comerciales en las líneas de Melilla y qué situación comparativa ocupamos respecto al resto de las líneas en la actualidad.

En cuanto a la evolución de los descuentos comerciales, a estudiantes españoles se aplicaba el 20 por ciento en la acomodación solicitada por el pasajero y era un descuento acumulable sobre la tarifa de residente. Al de ida y vuelta se aplicaba el 20 por ciento sobre la acomodación elegida tanto para residentes como para no residentes. Coche más barco era aplicable a residentes en Melilla en viajes de ida y vuelta siempre y cuando viajaran dos personas adultas acompañando al coche. Tanto la tarifa del auto como la del pasaje eran disminuidas en un 20 por ciento.

A continuación una serie de descuentos aplicados por Trasmediterránea en otras líneas, por hacer una comparación, pero nunca ha podido tener un beneficio parecido la línea de Melilla. Travesías matinales se aplican en el sector de Baleares, y consisten en un 20 por ciento sobre la acomodación del pasajero. Ocupación total del camarote: aplicado en la práctica totalidad de las líneas de Trasmediterránea, y cuyo descuento ha oscilado entre 20 y un 30 por ciento para el caso de pasajeros, y un 30 ó 50 por ciento para el vehículo. No era el descuento idóneo para los buques tipo «Cormorán», pero su aplicación es eficaz en los de tipo «Canguro» debido a la mayor capacidad del camarote. A jubilados y residentes mayores de 65 años, ha sido aplicado en las líneas con Baleares y Ceuta, y les ha supuesto a este colectivo un ahorro del 25 por ciento sobre la tarifa normal. En la ida y vuelta este descuento ha sido aplicado en la línea de Melilla y hay que destacar que mientras que en Melilla el porcentaje no ha superado el 20, en casos como las líneas de Baleares el tanto de aplicación ha sido del 30 por ciento sobre la tarifa normal.

A estudiantes, debemos hacer constar que mientras estuvo vigente este descuento, en Melilla lo fue del 30 por ciento, mientras que en el caso de Canarias ha sido del 35. Y están excluidos descuentos tales como residencia, militares, familias numerosas, que no responden a un ánimo comercial de la Compañía en cuestión sino a una serie de convenios con entidades estatales.

Por tanto, si tenemos que en vehículos hay un 20 por ciento de descuento en todas las acomodaciones y es aplicable a residentes en Melilla, vemos que la protección comercial de Trasmediterránea no ha sido precisamente indigente con Melilla y sus líneas.

Pasamos finalmente a estudiar la situación actual de los descuentos aplicables en Melilla, comparándolos con los del resto de las líneas que existen en esta Compañía y en otras, y vemos que actualmente no se aplica en Melilla más que un descuento del 20 por ciento en ida y vuelta, y, sin embargo, si se aplica entre la Península y Baleares un 20 por ciento y un 40 por ciento en el caso de los vehículos, coche más barco, 20 por ciento ida y vuelta in-

ter Baleares; 20 por ciento pasajeros; 50 por ciento vehículos, coche más barco, inter Baleares; 25 por ciento ocupación total del camarote cuádruple en el caso de Canarias; 35 por ciento a estudiantes nacionales en el caso de Canarias; 15 por ciento ida y vuelta en Canarias en los barcos tipo «Hidrofoil» y 35 por ciento a los estudiantes en el caso de Canarias en barcos «Jeffoil».

Naturalmente, este Senador, que lo es por Granada, pero que íntimamente y por razones muy particulares se encuentra unido a esta ciudad melillense y, por qué no decirlo, a Ceuta misma, vería con agrado que el señor Ministro esta tarde aquí nos diera algunas esperanzas sobre una mejora auténtica en ese aislamiento que están ahora soportando nuestras dos queridas ciudades españolas del norte de África.

Muchas gracias, señor Presidente, señor Ministro, señorías.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Díaz Berbel. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMOS Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, yo creo que la interpelación del señor Senador Díaz Berbel adolece de planteamiento riguroso, y adolece de planteamiento riguroso porque es incorrecto el señalar que existen ciudadanos discriminados en este país, los ciudadanos de Ceuta y Melilla, y después quedarse en meras anotaciones de política comercial de una empresa, en políticas muy específicas de carga, que podrían ser asimilables a cualquier otro territorio español en lo que respecta a la política comercial de una empresa específica. Por el contrario, yo creo que cuando se habla de política de transportes entre la Península, Ceuta y Melilla y entre Ceuta y Melilla entre sí, hay que hacerlo con seriedad, hay que hacerlo con rigurosidad y hay que analizar cuál es el servicio que se está prestando, ¿cómo se está prestando y cuáles son las condiciones efectivas en las que se viene desarrollando en los últimos tres años, que son de los que nosotros respondemos.

Desde luego, el transporte entre la Península, Ceuta y Melilla viene siendo desempeñado en su faceta marítima por los servicios marítimos de interés nacional que la Compañía Trasmediterránea desempeña. La Compañía Trasmediterránea, dependiente de la Dirección General del Patrimonio, debe prestar una serie de servicios, una serie de líneas, una serie de tráficos, entre la Península y Ceuta y Melilla, que en este momento son los siguientes: línea PA-1, Málaga-Melilla y viceversa, con cuatro frecuencias semanales en verano y tres en invierno; línea PA-2, Almería-Melilla y viceversa, con tres frecuencias semanales en verano y tres en invierno y línea PA-3, Algeciras-Ceuta y viceversa, con tres frecuencias en verano y seis en invierno, diarias éstas, a las que, si agregamos las que en régimen de «pool» viene realizando ISNASA, se eleva a 18 y 6 respectivamente. Quiere decir esto, por tanto, y utilizando las cifras frías, que el transporte marítimo entre la Península, Ceuta y Melilla está cubierto suficientemente.

Dado que hay unas ciertas limitaciones de tiempo en

la intervención, no quiero leer a SS. SS. la evolución detallada de pasajeros; pero voy a citar simplemente, dado que usted se detuvo un poco más en el transporte marítimo con Melilla, lo referente a Málaga-Melilla para ver cuál es la evolución en la que esta línea está desarrollando. En el año 1983, 190.000; en 1984, 204.000; en 1985, 200.000, lo que quiere decir que la demanda, dado que el nivel de ocupación no es total, la demanda ha descendido en 1985 respecto a 1984.

Hablando del tráfico marítimo, para pasar después al aéreo, decía usted que la tarifa entre Ceuta y Algeciras es probablemente la tarifa más cara del mundo. Usted decía que es de 1.000 pesetas. No para los residentes. Y cuando usted habla de que se está discriminando a los ciudadanos de Ceuta y Melilla, hábleme de las tarifas de los residentes. En consecuencia, cuando usted cita y hace sus cálculos (por cierto no he oído sus cálculos comparativos para decir que son las tarifas más caras del mundo) veo simplemente que usted da unas cifras que ni siquiera coinciden con la cifra real. Se limita a decir 1.000 pesetas, que no es la cifra. Son 750 pesetas para los residentes; y los vehículos de los residentes son 3.500 pesetas; luego déme las cifras que avalan la aseveración que usted ha hecho.

No voy a darle las tarifas para Melilla porque la lista es demasiado larga para la limitación del tiempo, pero si quiero darle un dato que usted no ha hecho constar y que seguramente conoce o debería conocer para hacer esta interpelación, y es que el Gobierno, haciendo efectivo el principio de solidaridad previsto en el artículo 138 de la Constitución, viene aplicando una política de compensación a las tarifas de pasaje en relación con la Península, Ceuta y Melilla que asciende al 33 por ciento del precio del pasaje, y que la Compañía Trasmediterránea carga a su cuenta de resultados. Esta política de compensaciones con los residentes se hace extensible a los vehículos con una subvención del 20 por ciento aplicada a los residentes. En consecuencia, en su interpelación usted se ha olvidado, entre comillas también, de decir que, naturalmente, existe una diferencia entre las tarifas que pagan los residentes y las que pagan los no residentes del 33 por ciento, que subvencionamos todos los españoles, y esto es correcto y bueno que sea así. Esto demuestra que, efectivamente, está habiendo una política de solidaridad de todos los españoles con los residentes de Ceuta y Melilla.

¿Cuál es, por parte del Ministerio, la política que estamos aplicando en relación con Ceuta y Melilla en transporte marítimo? En primer lugar, estamos mejorando los servicios aportando buques de mayor porte y mayor capacidad que los que se aplicaban hasta 1983. En segundo lugar, estamos manteniendo estas compensaciones del 33 por ciento que le citaba a usted hace un momento. Si quiere le puedo dar las tarifas, pero no creo que ésta sea la cuestión.

En tercer lugar, estamos tratando de ajustar la oferta de plazas a las necesidades del servicio reforzando las líneas cuando la demanda estacional es superior a la oferta, cuando la demanda se incrementa, y, por otra parte, suprimiendo —y esto sí que hay que decirlo— aquellas

cuya baja ocupación está incrementando excesivamente el déficit y no se justifica por sí misma. En esta dirección se está. Se ha suprimido la línea Peñones-Melilla que prácticamente no tenía demanda y se está estudiando en este momento, como compensación, que esa línea se establezca a través de la Península, vuelta Melilla-Península-Ceuta, Ceuta-Península-Melilla, con una tarifa equivalente a la que se aplicaba si el trayecto se hiciera de forma directa. Esto presumiblemente se aprobará este mismo año, tan pronto se acaben de ultimar los estudios que estamos realizando. Creo que también es conveniente dejar claramente establecido cuáles fueron las mejoras que se hicieron en el tipo de buques que hacían el trayecto antes de 1983 y los que hacen el trayecto en este momento como consecuencia de la política aplicada por este Gobierno de mejora de los transportes entre la Península, Ceuta y Melilla. Hasta ahora se aplicaban, desde el año 1969 los barcos de tipo «Cormorán»; ahora, como usted sin duda conoce, se aplican los de tipo «Canguro». Los años de entrada son sensiblemente diferentes. Las toneladas de los del tipo (Canguro) son prácticamente el doble. La velocidad en tipo «Canguro» excede en cuatro nudos a la velocidad anterior, lo cual significa una mejora indudable en tiempo. La capacidad es muy superior en tipo «Canguro», pues en coches, por ejemplo, en los del «Cormorán» la capacidad era de 60 coches y en los del «Canguro» es de 250. El número de pasajeros en los tipos antiguos era de 500, ahora es de 1.300; el número de camarotes era de 300, sin aseo, ahora es de 750 y con aseo, y de ahí precisamente el dato que usted aportaba de que las tarifas de ahora son diferentes; pero también es falso que no existan tarifas económicas, tarifas sociales, porque existen capacidades de butacas, antes eran 200, ahora son de 550 y, por tanto, tienen una tarifa menor.

Yo creo que, en consecuencia, lo que estamos aplicando desde el Ministerio es una política que, en primer lugar, trata de mantener compensaciones, compensaciones de tráfico a Ceuta y a Melilla, que en términos presupuestarios en los años 1983, 1984 y 1985 ascendieron a las siguientes cantidades, y le voy a dar solamente los datos totales, pero si quiere se los puedo desglosar por líneas: en el año 1983 fueron 151 millones, en 1984 fueron 178 y en 1985 fueron 200, lo que hace que, en el total de los años 1983, 1984 y 1985, ascendieran las subvenciones a los residentes en Ceuta y Melilla en 531 millones. Y yo afirmo desde aquí que tiene que ser así y que debe ser así; que no es ningún favor que nadie le hace a nadie; que es simplemente una operación de justicia para, de algún modo, compensar los efectos de la ubicación territorial en lugar diferenciado por las características de todos obviamente conocidas.

Cuando se hacen las interpelaciones también es bueno decir y situar las cosas con justicia y en sus justos términos y no crear sensación de que se está discriminando, de que se está apartando, cuando la realidad es la contraria. Se está tendiendo a integrar, se están dando facilidades y estamos practicando desde el Gobierno y todos los españoles, los españoles de Ceuta y Melilla incluidos, una política de solidaridad y de corresponsabilidad conjunta.

Se sigue mejorando la calidad a través, como le decía, de la sustitución de los barcos de tipo «Cormorán» por los barcos de tipo «Canguro». Una vez que se suprime una línea, la línea de Ceuta-Peñones-Melilla, fundamentalmente porque su interés estratégico decae al cubrirlo esto directamente el Ministerio de Defensa por su propio transportes, a pesar de que prácticamente no utilizaba esta línea prácticamente nadie (1985 fueron 3.600 viajeros los que utilizaron esta línea), a pesar de eso, se está estudiando desde el Ministerio la forma de compensar en términos económicos el recorrido a través de la Península para que nadie quede discriminado.

En consecuencia, señor Díaz Berbel, yo creo que en política de transporte marítimo, desde el Ministerio se está aplicando una política consciente de colaboración, de unión y de facilitar todo el transporte marítimo con Ceuta y con Melilla.

El segundo aspecto al que S. S. hacía referencia era el transporte aéreo, y lo hacía en dos direcciones: en primer lugar, la pretendida incomunicación ocasional que se produce en Ceuta y cuando los levantes soplan en el Estrecho. Yo, entre otras cosas, soy marino mercante, por lo que le podría hablar a usted de qué tipo de incomunicación se produce con los levantes en el Estrecho; se lo podría contar a usted porque estuve por allí con bastante frecuencia. Pero, en todo caso, en situaciones de emergencia, usted sabe que los helicópteros lo cubren con perfecta celeridad y que no hay ningún problema de incomunicación en casos de necesidad y de emergencia, aun cuando soplen levantes fuertes en el Estrecho.

En el caso del aeropuerto de Melilla, los servicios de transporte aéreo en este momento entre la Península y Melilla a través de la comunicación entre los aeropuertos de Málaga y Almería con el aeropuerto de Melilla, en el Ministerio creemos que son adecuados, creemos que son los que las necesidades la demanda efectivamente están reclamando. Como S. S. sabe —y creo recordar que también lo dijo—, se cubren con «Fokker F-27» y se ofrecen 35 y 7 frecuencias semanales de ida y vuelta respectivamente entre Málaga-Melilla-Málaga y Almería-Melilla-Almería. No obstante, en este momento estamos redactando en el Ministerio un Plan de Ordenación de Transporte Aéreo que es el que va a tratar de coordinar todas las frecuencias y todos los enlaces que se hacen entre las diferentes líneas de transportes del país, y creemos que en el contexto del ámbito regional puede existir posibilidad de mejorar las conexiones que desde Málaga y Almería se establecen con Melilla para su relación con el resto del territorio peninsular. Pero, en todo caso, a los efectos de definición de estas nuevas conexiones, hay que esperar a la redacción definitiva del Plan de Ordenación de Transporte Aéreo, que yo creo que estará disponible en pocos meses.

Sin embargo, yendo al tema concreto del aeropuerto de Melilla, quiero dejar muy sentado que, en principio, las condiciones en que está operando dicho aeropuerto son de total y absoluta seguridad para los aviones. No existe ningún margen de inseguridad, se hace con los estándares habituales.

Su señoría sabe que la longitud de la pista del aeropuerto de Melilla es de 1.080 metros y que acaba de ser ampliada con una obra muy costosa que requirió una cantidad de recursos financieros muy importantes de todo el país para facilitar el aterrizaje y sobre todo el despegue que es, como sabe S. S., lo que tiene mayores dificultades en este aeropuerto, y que desde luego las limitaciones operativas que a veces se producen en este aeropuerto vienen determinadas por dos razones. En primer lugar, por los obstáculos existentes, y ahora les voy a explicar cuáles son las obras que tenemos ya en marcha para eliminarlos. En segundo lugar, por los vientos cruzados, y esto no tiene solución. En un aeropuerto cuyo territorio tiene unas limitaciones espaciales obvias, no existe ninguna posibilidad de cambiar la dirección de la pista. Y digo posibilidad física, no estoy hablando de posibilidades financieras. No es posible hacer la pista en otra dirección y, en consecuencia, cuando hay vientos cruzados y limitaciones meteorológicas, no tienen solución, cualquiera que fuera la longitud de la pista y cualesquiera que fueran los mecanismos electrónicos que se utilizaran.

De todo modos, quiero transmitirle que la opinión de la Dirección de Operaciones de AVIACO —no solamente la de la Dirección General de Aviación Civil, sino la de la Dirección de Operaciones de AVIACO— pone de manifiesto que la longitud actual de la pista es suficiente para operar con las regulaciones establecidas y en condiciones económicas aceptables. Por tanto, por parte del propio usuario de esa pista, la longitud es adecuada y es correcta.

Insisto en que aunque incrementáramos la longitud de la pista, aunque hiciéramos una inversión adicional, las cancelaciones debidas a vientos cruzados no se podrían solucionar. Independientemente de que convenga o no hacerla, de que se haga o no, todas aquellas cancelaciones debidas a vientos cruzados no se podrían evitar.

Sin embargo, dentro de los planes de actuación de infraestructura aeroportuaria que tiene el Ministerio en marcha en este momento, se está contemplando la eliminación de los obstáculos próximos a la pista 15 con objeto de mejorar la configuración del campo de vuelos. Recientemente se ha iniciado la ocupación de terrenos que han sido objeto de expediente de expropiación para llevar a cabo, durante este año 1986, la ejecución de la obra denominada «Demolición de obstáculos» por un importe de 40 millones, con lo cual se van a mejorar las capacidades de acceso, y con las tierras procedentes de este desmonte se va a rebajar en un 1,25 por ciento la pendiente del terreno, rellenando el extremo de la zanja de la pista correspondiente a la cabecera 15. Así se va a ganar una superficie dentro del recinto vallado del aeropuerto de unos 90 metros de longitud y unos 60 metros de ancho.

Por otra parte, y después...

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Perdone, señor Ministro, pero le ruego vaya concluyendo.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Prácticamente

estoy a punto de concluir y ruego de su amabilidad un minuto.

Por otra parte, después de haber efectuado los análisis de procedimientos del aeropuerto de Melilla, se ha establecido la conveniencia de instalar un equipo de DME, que asociado al NBD actual va a mejorar la maniobra de aproximación, que gana en extensión, mejorándose a la vez los mínimos de operación. Su presupuesto será de 15 millones y se va a realizar.

Quiero decir también que ha habido algunas cancelaciones en el aeropuerto de Melilla debido a lluvias, pero que el número de cancelaciones en 1985, por lluvias y vientos cruzados, por causas meteorológicas, ha sido de 50 —insisto en que parte de ellas han sido por vientos cruzados que no tienen solución— de un total de 3.832 vuelos, lo que significa un 1,30 por ciento y es un nivel de cancelaciones por razones meteorológicas razonablemente aceptable, por decirlo de una forma suave y no triunfalista.

Por tanto, señor Senador, quiero decirle que, efectivamente, hay una política decidida de transportes hacia Ceuta y Melilla, que no sólo no discrimina a estos ciudadanos con respecto a los demás españoles, sino que, más bien al contrario, poniendo en práctica la política de solidaridad que está aplicando el Gobierno, hace justicia a los derechos y a la situación en que éstos se encuentran.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Muchas gracias. ¿Turno de portavoces? (Pausa. El señor Díaz Berbel pide la palabra.)

Señor Díaz Berbel, ¿para qué pide la palabra?

El señor DIAZ BERBEL: Era para una réplica muy breve, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): ¿Por el artículo 87? (Asentimiento.) Tiene dos minutos.

El señor DIAZ BERBEL: Efectivamente, yo tengo las tarifas; quizás haya sido un lapsus y a los residentes les cuesta aproximadamente 750 pesetas, 250 pesetas menos, el transporte entre la Península y Ceuta. De todas formas, sigue siendo un billete carísimo. Pero tanto como para decir que la cuarta parte de las 500.000 que yo decía antes, es decir, de las trescientas y pico mil pesetas cruzar el Atlántico, me parece demencial. No me vale ese argumento.

Con respecto al último tema, tampoco el señor Ministro se ha pronunciado en absoluto en cuanto a la posibilidad de establecer o llevar a cabo ese aeropuerto en la ciudad de Ceuta. Quizás haya sido por olvido o porque no convenga en este momento el pronunciarse al respecto.

Por otra parte, en el tema de Melilla creo que parece ser que el aeropuerto está dentro de todas las normas de seguridad. Efectivamente, si no no iríamos, pero la verdad es que no sabemos dónde está el límite muchas veces, porque usted es marino mercante, pero yo soy piloto de aviación, y no sabemos dónde están los límites de seguridad en muchos aspectos. Hay unos procedimientos, efectivamente, pero hay circunstancias tales como cual-

quier emergencia, un reventón de un neumático, etcétera. Su señoría dice que no influye en un viento cruzado la longitud de la pista. Sí que influye. Porque quizá una entrada en pista con algo de error no obliga a una toma forzada o a salirse de la pista, pero si la pista es más larga, se puede rectificar, porque se dice en aviación: «al suelo con los pies», es decir, con el timón de cola y con el plano inclinado al lado de donde nos viene dando el viento.

Esto era lo único que quería puntualizar, señor Presidente, aparte de congratularme de que se vaya a dotar de un equipo DME al aeropuerto de Melilla, lo que aumentará la seguridad del mismo.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Muchas gracias.

Como portavoz del Grupo Popular, el señor Guimerá tiene la palabra. (El señor Ministro de Transporte, Turismo y Comunicaciones, Caballero Alvarez, pide la palabra.)

Señor Ministro, ¿tiene inconveniente en que sea después del turno de portavoces, o desea intervenir antes?

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Después.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Muchas gracias.

Señor Guimerá, tiene la palabra.

El señor GUIMERA GIL: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, mi Grupo, obviamente, va a apoyar la interpelación del Senador Díaz Berbel por varias razones que, esquematizadas, son en principio las siguientes: yo creo, señor Ministro, que esta interpelación es muy clara, es una interpelación, además, con carácter global, con carácter genérico, es una interpelación que dice textualmente si tiene previsto su Gobierno modificar favorablemente la política de transportes y comunicaciones entre la península y Ceuta y Melilla. Y esto, evidentemente, lo que exige por parte del Gobierno es decir que si tienen proyectado modificar favorablemente esta política de comunicaciones y en qué tiene previsto modificarla, si es que tiene previsto algo.

Yo le puedo decir con carácter general (al menos esto es lo que yo creo y mi Grupo también, y pienso que millones de españoles) que si algo funciona mal en este país, y funcionan muchas cosas mal (no todas, por supuesto, por culpa de este Gobierno), eso es obviamente el transporte. El transporte en todas sus facetas, ya veremos cómo nos adaptamos al Mercado Común. Podría ser otra cosa, pero es el transporte.

Y digo que funciona mal en la Península porque ahora me voy a referir...

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Le recuerdo que estamos con el tema de Ceuta y Melilla.

El señor GUIMERA GIL: Sí, pero me estoy refiriendo al transporte en general, porque si funciona mal en el ámbito peninsular, funciona aún mucho peor (y eso sí se lo puedo yo decir por experiencia personal) en la España in-

sular y en la España continental, es decir, en Ceuta y Melilla.

Desde luego, no voy a desmenuzar, porque a mí no me corresponde (y lo ha hecho perfectamente el Senador Díaz Berbel) cuáles son esas circunstancias. Se ha referido concretamente a la posible creación, que parece es viable técnicamente, de un aeropuerto en Ceuta, cuestión sobre la que no le he oído responder al señor Ministro, si efectivamente es factible ese aeropuerto de Ceuta, si se va a llevar a cabo, si están hechos los estudios técnicos o si definitivamente no se va a hacer. Me recuerda mucho esto el caso de la isla de la Gomera, a la que también se prometió un aeropuerto y, al final, hasta la Comunidad Autónoma o el Parlamento adoptaron una decisión y tampoco se va a hacer. Se lo digo porque usted antes manifestó que quería a las Islas Canarias, y los gomeros continúan aislados, sin aeropuerto. Hay que remitirse a estas cosas para ver ese principio de solidaridad que usted tan bien invoca cuando sube a esta tribuna. Hay que demostrarlo, no se puede hacer aisladamente, señor Ministro.

En segundo lugar, es incuestionable la importancia vital que en todos los órdenes, y especialmente en el económico, tiene el transporte en un país, importancia económica e importancia vital.

En tercer lugar, señor Ministro, yo tengo que decir, en nombre de mi Grupo, que cuando se habla de Ceuta y Melilla hay, o tiene que haber, aparte de esa solidaridad, una especial sensibilidad existente precisamente por la situación un tanto ambigua que conlleva y porque todo lo que sea referirse a Ceuta y Melilla crea esa sensibilidad a flor de piel y puede acercar la españolidad de esas queridas ciudades o puede, por el contrario, alejarla.

Señor Ministro, voy a terminar. Mi Grupo apoya esta interpelación del Senador Díaz Berbel. Creemos que se pueden mejorar muchísimo los transportes con respecto a Ceuta y Melilla en relación con la Península. Entendemos que la interpelación se hace con carácter global para conocer la intención del Gobierno; es decir, si piensa llevar a cabo favorablemente modificaciones en su política de transportes y comunicaciones respecto a estos puntos. En cualquier caso, vuelvo a repetir, es de una especial sensibilidad ese tratamiento, no sólo por la invocación de la solidaridad con las ciudades de Ceuta y Melilla, donde la españolidad es un punto que hay que ganar día a día y cualquier acto de la Administración y del Gobierno puede entenderse como un acercamiento o, por el contrario, como un distanciamiento.

Nada más, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Tiene la palabra la Senadora Miranzo, como portavoz del Grupo Socialista.

La señora MIRANZO MARTINEZ: Gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Senadores, el Grupo Socialista se congratula de que con motivo de esta interpelación referente a las comunicaciones y al transporte —fundamentalmente los demás temas no se han tocado— con Ceuta

y Melilla se haya podido comprobar que efectivamente se mejora, se quiere mejorar, se está mejorando y en ese camino se sigue, puesto que sería, dejar las cosas como están o como estaban, siempre un pequeño deterioro. Se ha demostrado, y el señor Ministro nos ha dado suficientes datos, muchos de ellos conocidos en la Cámara, por diversos motivos, como Comisiones especiales que se han formado en relación al tema de los aeropuertos u otros temas que ya eran conocidos.

Queremos dejar bien claro, con respecto a las situaciones que se puedan crear, que se crean y que existen del hecho insular, tanto en Baleares como en Canarias, que en todo lo relacionado con el tema del transporte, que ha sido tratado ampliamente en esta legislatura, lo mismo a nivel del Pleno que de Comisión, el Grupo Socialista tiene también esa misma sensibilidad, la practica a nivel de Gobierno, a nivel de programas y entiende que la solidaridad casi siempre es de ida y vuelta. No se puede sólo reclamar en una dirección, sino que la solidaridad es más amplia en todas las direcciones.

Ha habido alguna manifestación que a mí me ha dejado perpleja, tal vez porque he tenido, como SS. SS. saben, que defender en muchas ocasiones, y en otras rechazar, algunos créditos extraordinarios, y entonces la mentalidad un poco económica, no economicista, sino económica, me ha hecho fijarme en unas cifras comparativas y en unos costos. Es decir, a la hora de establecer una tarifa, se fija en relación también a unos costos. Yo entiendo que cruzar un río con un barquero es siempre muchísimo más caro en costos, y, por tanto, en tarifas, que atravesar el Atlántico o el Pacífico en un gran barco, sea del tipo que sea, pero moderno y actual, porque los costos no son los mismos.

Se han hecho algunas menciones con referencias a que el transporte funciona mal. Me acaban de entregar una serie de enmiendas referidas a una ley de transportes y las vamos a discutir muy pronto. Por eso en esta interpelación creo que hablar de la situación general del transporte, cuando vamos a tener en seguida ocasión de discutirla con muchísima profundidad en una nueva ley, no tiene mucho sentido.

Por tanto, el Grupo Socialista, como decía al principio, se congratula de que siempre se tenga en todos los problemas planes de mejora para todos los españoles en una situación especial o en la situación normal de desarrollo de toda sociedad.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Tiene la palabra el señor Ministro.

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

El señor Díaz Berbel en su réplica me plantea básicamente tres cuestiones. La primera, la rectificación con respecto a la tarifa que inicialmente estaba establecida. La tarifa no es de alrededor de; es de 750 pesetas. Efectivamente, me alegro de que rectifique y, por tanto, esté de acuerdo conmigo.

Aun a pesar de ser esa tarifa, hay unos déficit de explotación que en el año 85 entre Ceuta y Algeciras fueron de 65,7 millones. Lo cual quiere decir que esa tarifa todavía está subvencionada, y lo está en una cantidad importante, el 33 por ciento con respecto a las demás, y origina unas pérdidas a la Compañía Trasmediterránea en esa línea concreta de 65,7 millones. No me plantee usted si es cara o barata. Plánteme cuánto perdemos, si estamos dispuestos a perder más o estamos dispuestos a perder menos; si estamos dispuestos a que las subvenciones en una línea concreta sean todavía mayores y perdamos más. El 33 por ciento con respecto a la tarifa habitual es normal, es razonable y es lo que debe ser.

Por otra parte, para hacer comparaciones existe lo que se llama economía de escala, y yo, como también soy economista, entiendo de estas cuestiones. Podía hacerle una disertación de cómo no es comparable un tráfico de 14 kilómetros, con un tráfico de muchos más, porque las economías de escala juegan un papel. Pero usted lo sabe perfectamente y no se lo voy a explicar.

Respecto al aeropuerto de Ceuta, con las prisas de última hora se me olvidó decirle lo que usted ya sabe. Existe en el presupuesto de este año una partida que habla del nuevo aeropuerto, de los movimientos de tierra, y la protección marítima y el Fondo de Compensación Interterritorial por 339,5 millones de pesetas. Evidentemente, los límites de seguridad, ¿cómo se establecen, cómo se detectan? Existen normas internacionales que establecen cuáles son los límites de seguridad razonables para operar. Todos sabemos que esos límites son siempre mejorables. Lo que sucede es que todos operamos con normas internacionales.

El aeropuerto de Melilla en este momento opera enteramente dentro de las normas internacionales de seguridad sin ninguna dificultad. Es la primera vez que oigo decir a alguien que hay problemas de seguridad en ese aeropuerto. Los operadores dicen que hay absoluta seguridad, al igual que la Dirección de Aviación Civil y los organismos internacionales. Por tanto, es conveniente dejar las cosas claras y en su sitio y no establecer equívocos que al final son dañinos y perjudiciales.

Por otra parte, estamos haciendo inversiones en aparatos de aproximación y estamos estudiando la eliminación de obstáculos de aproximación, con lo cual estamos incrementando los niveles de seguridad en los que se opera.

A mí la intervención del señor Guimerá me ha dejado por lo menos perplejo, porque yo, señor Presidente, creía que la interpelación se refería al transporte y las comunicaciones entre la península y Ceuta y Melilla. La intervención del señor Guimerá me hace creer que se refería a

otra cuestión. No sé si ahora tengo que hablar aquí de todo el transporte. Como el señor Presidente permitió al señor Guimerá que hablara de él, no sé si ahora tengo que hablar aquí durante equis tiempo de todo el transporte y las condiciones en que se desenvuelve o simplemente pasar por encima. Voy a optar por lo segundo.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Señor Ministro, la Presidencia en unos casos entiende que puede el interpelante hablar a título de ejemplo y en otros no. Pero el Ejecutivo y el Legislativo son dos cosas diferentes y en esta Cámara cualquier Presidente que esté en funciones es el que dirige el debate.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Caballero Alvarez): Sin duda alguna. No pongo en absoluto en duda su autoridad para dirigir el debate, y además lo hace bien. Lo que digo es que en la medida en que se hable de otros temas, si contesto en relación al aeropuerto de La Gomera el tema está enteramente fuera de la interpelación. Esta es la cuestión.

No voy a entrar en esos temas, porque no son objeto de la interpelación, para que no se diga que no contesté a cuestiones que aquí se plantearon. Me voy a limitar solamente a hablar de lo que se planteó.

Creo que el señor Guimerá, cuando entra a hablar del transporte en toda la Península y en otras áreas, en el fondo lo que sucede es que no sabe qué decir con respecto al transporte entre Ceuta y Melilla, que es lo que estamos debatiendo.

Yo manifesté claramente, en mi respuesta inicial al señor Díaz Berbel, que la política del Gobierno es continuar mejorando los transportes en la línea en que lo viene haciendo desde hace tres años. Le dije con toda clase de datos cómo se había mejorado, cómo se concedían las subvenciones, cómo se pensaba seguir actuando en esta dirección. Incluso hablé de obras específicas en el aeropuerto de Melilla. Hablé de cómo se iba a subvencionar una línea que se suprimió entre Ceuta y Melilla.

Creo, señor Guimerá, que hablé de cosas concretas. En consecuencia, su forma de ver la cuestión a través de otras dimensiones me hace pensar que no sabía bien qué decir con respecto a la interpelación y tuvo que recurrir a trucos parlamentarios, que entiendo muy bien pero que no son nada más que eso, trucos parlamentarios.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Concluido el orden del día, se levanta la sesión.

*Eran las siete y cincuenta de la tarde.*

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961