



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1987

III Legislatura

Núm. 101

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el jueves, 2 de abril de 1987

Orden del día:

- Ratificación de la Ponencia que ha informado el proyecto de Ley de disposiciones básicas para un desarrollo coordinado de actuaciones en materia de combustibles gaseosos (número de expediente 121/000017).
- Aprobación por la Comisión, con competencia legislativa plena, del proyecto de Ley de disposiciones básicas para un desarrollo coordinado de actuaciones en materia de combustibles gaseosos («B. O. C. G.» serie A, de 17-3-87) (número de expediente 121/000017).
- Comparecencia del señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez) para informar sobre el Plan de Transporte Ferroviario (a solicitud de la Agrupación del PDP, del Grupo Mixto, y del Grupo Parlamentario Coalición Popular) (número de expediente 211/000039 y 211/000041).
- Contestación del señor Ministro a las siguientes preguntas:
- Relativa a mantenimiento por parte del Gobierno de las vías que cruzan la ciudad de Santander entre la estación de ferrocarril y el puerto (formulada por la señora García Botín, del Grupo Parlamentario Coalición Popular) (número de expediente 181/000125).

- Preguntas del señor Montesdeoca Sánchez, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular:
- Relativa al estado en que se encuentra el proyecto de construcción del aeropuerto de la isla de La Gomera (número de expediente 181/000177).
- Relativa a previsiones de establecer en Canarias una línea aérea de las llamadas de tercer nivel que realice los vuelos interinsulares (número de expediente 181/000187).
- Debate de la proposición no de ley relativa a control de las instalaciones radiactivas (del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana) (número de expediente 160/000081).
- Debate de la proposición no de ley relativa a cesión del Parador de Portomarín (Lugo) al Ayuntamiento de Puertomarín o a la Diputación de Lugo (del Grupo Parlamentario Coalición Popular) (número de expediente 160/000066).

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

RATIFICACION DE LA PONENCIA QUE HA INFORMADO EL PROYECTO DE LEY DE DISPOSICIONES BASICAS PARA UN DESARROLLO COORDINADO DE ACTUACIONES EN MATERIA DE COMBUSTIBLES GASEOSOS

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días.

Comenzamos el orden del día de la sesión de hoy. En primer lugar, preguntamos a la Comisión si ratifica el nombramiento de los ponentes que han informado el Proyecto de Ley de Disposiciones Básicas para un desarrollo coordinado de actuaciones en materias de Combustibles Gaseosos. (**Asentimiento**.)

Queda ratificado.

APROBACION POR LA COMISION, CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, DEL PROYECTO DE LEY DE DISPOSICIONES BASICAS PARA UN DESARROLLO COORDINADO DE ACTUACIONES EN MATERIA DE COMBUSTIBLES GASEOSOS

Artículos
1.º a 4.º

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a la discusión del Proyecto de Ley, con competencia legislativa plena, como sus señorías saben, de Disposiciones Básicas para un desarrollo coordinado de actuaciones en materia de Combustibles Gaseosos.

Vamos a iniciar la discusión agrupando la misma por capítulos, con las siguientes singularidades: En primer lugar, los Capítulos I y II, que son los cuatro primeros artículos. Después el Capítulo III; el Capítulo IV, y los Capítulos V y VI ya veríamos, según el desarrollo de la discusión. Y finalmente trataríamos las disposiciones transitorias y finales de la ley.

Si a SS. SS. les parece bien este sistema, iniciamos la discusión del proyecto de ley con el debate de estos cuatro primeros artículos. Les recuerdo que la exposición de motivos no tiene enmiendas de ningún Grupo.

En primer lugar, tiene la palabra para la defensa de sus enmiendas el Grupo Parlamentario PNV.

El señor **SEDO I MARSAL**: Una cuestión de orden, señor Presidente. En la última reunión quedamos en que, cuando se nos diesen las enmiendas transaccionales, se dejaría un espacio de tiempo para poderlas estudiar, cinco o diez minutos, para que no tuviésemos que discutir las sobre la marcha.

El señor **PRESIDENTE**: Siempre se ha hecho así, señor Sedó, porque no sólo hace falta leerla, sino que es necesario también que el Ponente de la enmienda trasaccional explique el alcance de la misma.

Tiene la palabra el señor Echeberría.

El señor **ECHEBERRIA MONTERRIA**: La enmienda número 1 es de sustitución del párrafo primero del artículo 1.º.

Me voy a extender un poco en estas primeras enmiendas, porque para nosotros son sustanciales en cuanto hacen referencia al concepto de servicio público, etcétera. De esa forma, en enmiendas posteriores haré simplemente referencia a lo que he dicho ya en estos primeros momentos.

En relación con el artículo 1.º, es necesario realizar una serie de precisiones en torno a su significado y al alcance de los términos que en el mismo se utilizan. Este precepto declara el suministro de combustibles gaseosos por canalización, así como las actividades de producción y distribución, como servicio público que queda reservado al Estado, conforme al artículo 128.2 de la Constitución. La declaración de servicio público significa, a nuestro entender, el sometimiento de una actividad a un determinado régimen jurídico, pero no prejuzga quién debe ser el titular, qué entidad pública es la que debe gozar de las prerrogativas que esta calificación comporta, ya que esto dependerá de las competencias que los diversos entes tengan en relación con esa materia.

Por esta razón, cuando el párrafo primero utiliza el vocablo «Estado», parece que está haciendo referencia no so-

lamente a las instituciones centrales, sino también a las comunidades autónomas y a las corporaciones locales. Ahora bien, el párrafo segundo contradice esta opinión, pues en él se hace una salvedad respecto de las competencias locales, lo que nos sitúa inmediatamente ante la pregunta de por qué no se hace la misma salvedad en favor de las comunidades autónomas. Esta pregunta se basa en que el Estatuto de Autonomía del País Vasco recoge la competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de régimen minero y energético en su artículo 11.2. c), estableciendo al mismo tiempo la competencia de la comunidad autónoma para realizar la reserva al sector público de recurso o servicios esenciales, especialmente en caso de monopolio (artículo 11.2.b)

En consecuencia, nuestra enmienda número 1 propone una nueva redacción para este párrafo primero que efectúa la declaración de servicio público, pero sin prejuzgar quién se reserva su prestación.

En cuanto a la enmienda número 2, se trata de una adición al párrafo segundo de este mismo artículo 1.º. Según el artículo 128.2 de la Constitución, se podrán reservar, mediante ley, al sector público recursos o servicios esenciales. Estamos ante el caso de una reserva que puede aplicarse al servicio de combustible gaseoso por canalización. Es el supuesto que estamos observando. Ahora bien, las actividades de producción y distribución relativas a dicho servicio público no pueden ser, a nuestro modo de ver, objeto de reserva genérica a favor del Estado, ya que, por ejemplo, el artículo 10.11 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma del País Vasco establece, como competencia exclusiva de la comunidad autónoma, las instalaciones de producción, distribución y transporte de energía, cuando este transporte no salga de su territorio y su aprovechamiento no afecte a otra provincia o comunidad autónoma. Por ello, para conciliar este último precepto con el artículo 86.3 de la ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, habría que llegar a la conclusión de que, en el caso de que las entidades locales no hubiesen asumido en el momento de la implantación del servicio la prestación del mismo, la reserva correspondería a la comunidad autónoma.

Incluso, como indica dicho artículo 86.3, después de aclarar que las comunidades autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, pueden establecer mediante ley la correspondiente reserva para otras actividades y servicios, la efectiva ejecución de las actividades reservadas a favor de las entidades locales en régimen de monopolio requiere su aprobación por el órgano del Gobierno de la comunidad autónoma.

Como consecuencia de lo anterior, nuestra enmienda número 2 propone añadir al final del párrafo segundo de este artículo 1.º una expresión, que salve, en su caso, las citadas competencias de las comunidades autónomas en el tema de la reserva del servicio que estamos examinando.

En cuanto a la enmienda número 3, se trata de la sustitución del párrafo primero del artículo 3.º de la ley, que hace referencia a la planificación y red nacional de gasoductos. La Constitución establece en el artículo 131.2 que

el Estado, mediante ley, podrá planificar la actividad económica general. En el apartado 2 de este mismo artículo se señala que el Gobierno elaborará los proyectos de planificación de acuerdo con las previsiones que sean suministradas por las comunidades autónomas. Asimismo, la Constitución en su artículo 149.1.13 establece que el Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias, entre ellas, la bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica. Y el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma del País Vasco dice en su artículo 10.25 que la comunidad autónoma tiene competencia exclusiva en la siguientes materias: Promoción, desarrollo económico y planificación económica en el País Vasco, de acuerdo con la ordenación general de la economía.

Sin entrar en este momento en las características que ha de tener lo básico, según el Tribunal Constitucional, a efectos de que las comunidades autónomas, puedan ejercer también sus competencias, importa destacar aquí ciertas ideas concernientes al concepto de planificación. Un plan sirve para ejecutar una política, por tanto, esa ejecución habrá de referirse a las competencias de quien ejecuta, es decir, el Estado o las comunidades autónomas, pero no podrá alcanzar otras competencias. Si en el artículo 3 se dice simplemente y sin ningún condicionante que el Gobierno establecerá la planificación general en materia de combustibles gaseosos, está claro que esa planificación podrá concretarse cuanto el Gobierno desee, no permitiendo, en consecuencia, que las comunidades autónomas puedan ejercer sus competencias con respecto a esos planes, ejercicio que es la intención del artículo 149.1.13 de la Constitución al limitar la competencia exclusiva del Estado a las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica. Está claro, además, que en el caso que nos ocupa nos encontramos ante una materia de titularidad compartida por el Estado y la comunidad autónoma, cuestión que implica que existan competencias concurrentes sobre la misma.

Por todo ello y con el fin de que esa planificación general del Gobierno respete no sólo lo que establece la propia Constitución en el artículo 131.2 antes citado, sino también las competencias de las comunidades autónomas, se hace tanto necesario el que esa planificación general se elabore de acuerdo con las previsiones que les sean suministradas por las comunidades autónomas. Este es el sentido de nuestra enmienda número 3, que pretende sencillamente el respeto del marco competencial establecido por la Constitución y los estatutos de autonomía y, más concretamente, el de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Voy a defender tres enmiendas, dos al artículo 2.º, que son alternativas, más que nada porque creemos que la autorización previa que figura en este artículo es una limitación a que puedan realizarse con rapidez administrativa toda una serie de montajes o am-

pliaciones de redes de distribución urbana, que están dentro de una concesión. Incluso con el actual reglamento se prevé que estas autorizaciones previas no sean necesarias dentro de las actuaciones anuales que puedan tener las compañías. En todo caso, una de nuestras enmiendas, la 66, simplemente elimina la palabra «previa» y con otra redacción, pero con el mismo sentido, va nuestra enmienda 65. Creemos que esto sirve para agilizar el trabajo administrativo y darle más eficacia, ahorrando trámites singulares y permitiendo a los abonados de las compañías distribuidoras disponer el servicio en menos tiempo. En nuestras enmiendas lo que pretendemos es eliminar esta autorización previa para estas redes y ampliaciones, que no tienen gran entidad en cuanto a volumen del proyecto a construir.

Nuestra enmienda 67 pretende que la planificación por parte de la Red Nacional de Gasoductos de los almacenamiento estratégicos tengan la protección urbanística que corresponda, más aún cuando muchos de estos proyectos están ya trazados cuando se hace la planificación. Para ello añadimos «proyectos de gasificación», pretendiendo con la enmienda que tengan todos los objetivos básicos de protección urbanística que intentamos conseguir para toda la planificación general. Creemos que esto es necesario para poder apoyar el proceso de gasificación propiciado por el Gobierno, pero dando las máximas facilidades a toda aquellas redacciones de proyectos o planes que ya estén en conocimiento de los ciudadanos o, en todo caso, de las administraciones locales correspondientes.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Camisón para la defensa de sus enmiendas 12 a 22 inclusive.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, señor Presidente. Al agrupar los capítulos primero y segundo, ése es el conjunto de enmiendas que voy a defender.

La primera, la número 12, está referida al artículo 1.º, párrafo primero. Nuestra enmienda pretende una nueva redacción, de forma que quede muy agrupado y concreto el precepto, en el siguiente sentido: «A los efectos de la presente Ley, se declara servicio público el suministro de combustibles gaseosos por canalización, que constituye el ámbito de aplicación de aquélla».

La justificación estriba en la congruencia con el título o la rúbrica del capítulo y con el contenido de artículo 128.2 de nuestra Constitución, ya que en el proyecto falta una declaración expresa de servicio público que se refiera al suministro de combustibles gaseosos por canalización, pues el precepto parte de una declaración existente al mencionar dicho servicio como público, aun cuando el título o la rúbrica del capítulo 1.º habla expresamente de declaración de servicio público. El problema se alivia, como vemos, al enmendar al Grupo Socialista, pero no es suficiente. Falta en el proyecto asimismo la declaración expresa del carácter esencial del servicio que pueda legitimar su nacionalización por aplicación del artículo 128.2 de la Constitución.

El artículo 2.º, posteriormente, habla un poco de tal ca-

rácter esencial, pero se analiza detenidamente y se observa que se refiere a que son esenciales las nuevas partidas para el servicio, lo que no dice es que el servicio sea esencial, con lo que no cumple ese requisito que establece el citado artículo 128.2 de la Constitución.

También falta en el proyecto la fundamentación, exigible constitucionalmente, de la concurrencia de un interés general que legitime tal nacionalización. Por tanto, es innecesaria la reserva que se declara en el artículo 1.º, pues dado el sistema de concesiones y autorizaciones que la ley establece, sería insuficiente la simple declaración de servicio público de suministro.

La redacción, tal como está en el proyecto, es discriminatoria y tal reserva es así. Hace que la nacionalización sea discriminatoria —repito—, ya que en el suministro de energía eléctrica existe la declaración de servicio público, por ejemplo, pero no están nacionalizadas ni la producción ni la distribución, teniendo en cuenta que por extensión de su uso y aplicación, tiene más importancia este servicio que el de suministro de gas.

La redacción del proyecto es incongruente y, por tanto, el sistema que impone, porque para actuar por medio de concesiones o autorizaciones, bastaba la mera declaración de servicio público, como ya se dijo.

Resumiendo, el Estado se reserva o nacionaliza, aunque luego, como se establece en el artículo 2.º, «podrá», y subrayo la palabra «podrá», subrayo ese futuro, porque es ahí donde estriba el nudo gordiano de esta nacionalización, ya que en el caso de que no encomendara mediante concesión, ¿qué ocurriría? Pues que si no encomienda, lo que realmente está haciendo es una nacionalización efectiva, porque el Estado se está quedando con toda la explotación. Normalmente lo hará, pero este artículo autoriza al Estado a quedarse con todas las concesiones o explotaciones que afecten al gas natural.

Nosotros creemos que no habría lugar a este debate si tal artículo obligara a hacerlo, o sea, que en lugar de «podrá», dijera «encomendará», pero lo que dice el proyecto es «podrá», y si la Ley queda tal como viene en el proyecto, se está reservando al Estado toda la explotación, y por lo tanto, a la chita callando, eso implica un poco una nacionalización.

La razón de la frase «a los efectos de la presente Ley» es que se ha visto —e incluso se debatió en el pleno durante la discusión de nuestra enmienda a la totalidad— que, según la documentación que acompañaba al proyecto de ley tal como se acordó en Consejo de Ministros, en su día ya hubo declaración de este servicio, pero en aquella redacción del año 24 era a los efectos de aquella Ley. Por tanto, para que quede coherente, también aquí habrá que declararlo a los efectos de esta Ley, y ésa es la razón de esta frase.

También se incluye en nuestra enmienda la relación del ámbito, ya que no tiene sentido que la rúbrica o el título del Capítulo Primero sea justamente «Ámbito de aplicación» y, sin embargo, en la redacción del proyecto no aparezca para nada dicho ámbito. Con nuestra solución tal defecto queda subsanado.

Por otro lado, y especificando un poco más un tema tan

trascendente como es si se declara o no, ya que el proyecto de ley no declara este servicio público, la razón de nuestra enmienda es que el propio grupo socialista, que apoya al Gobierno, en una de sus enmiendas ya aprobada en Ponencia reconoce este defecto y declara este servicio que el proyecto, chapuceraamente por supuesto, no incluía.

Por otra parte, entendemos que es absolutamente necesario, porque, como decía, el suministro de energía eléctrica no está nacionalizado y, sin embargo, se pueden hacer concesiones. Esta Comisión tiene un ejemplo reciente en el debate de la Ley de Ordenación del Transporte, donde los ferrocarriles, tanto públicos como privados, se han regulado sin necesidad de acudir a esa reserva a favor del Estado.

Por ello, no tiene sentido que aquí se aplique a los combustibles gaseosos y, sin embargo, ni en el caso de la energía eléctrica, tanto si es distribución como producción, ni en el caso de los transportes ferroviarios haya tenido que acudirse a tal declaración.

Nuestra enmienda siguiente es la número 13, que SS.SS. conocen, y lo que intenta es eliminar unas precisiones innecesarias, ya que nos parece absurdo que se tenga que hablar de las entidades locales en su ámbito territorial. Esta segunda parte es totalmente innecesaria, porque ya se sabe que las entidades tendrán que actuar dentro de su ámbito, y remacharlo en la propia Ley no tiene sentido. Nuestra redacción también implica una mayor claridad y cohesión entre las diversas partes del articulado del texto legal, sobre todo en los artículos 1.º y 6.º, y creemos que no procede la inadvertencia de los posibles derechos de las comunidades autónomas.

Por otra parte, recordando lo que dice el artículo 86.3, de la Ley 7/85, por la que se regulan las Bases del Régimen Local, está claro que en aquel precepto se estipula que las únicas entidades que están legitimadas para reservarse, en este caso municipalizando, el servicio de suministro de gas, son las corporaciones locales, ya que ni las comunidades autónomas, ni el Estado se pueden reservar, según aquel artículo, este servicio.

Dice de una manera clara el referido artículo que el Estado o las comunidades podrán reservarse otros servicios, pero no éste, y esto evidencia una falta de previsión en el proyecto de ley, que al menos habría requerido derogar aquella disposición que sigue vigente y va a seguirlo si en este proyecto de ley no se incluye un artículo que la derogue.

Nuestra siguiente enmienda es la número 14, y es al párrafo primero del artículo 2.º, que SS.SS. también conocen, y la justificamos en el sentido de que la concesión puede afectar también al suministro. Asimismo, con esta redacción queda concordante con el párrafo siguiente. Resulta, señorías, que en el artículo 1.º se distingue entre suministro, por un lado, y actividades de producción y distribución, por otro. Está clarísimo que en el artículo 1.º se separa radicalmente lo que es suministro de lo que son actividades, y como el artículo 2.º hace referencia solamente a actividades, nos encontramos con este absurdo de que, de acuerdo con estas concesiones que se podrán hacer, solamente podrían hacerse al tenor literal del artículo

lo 2.º, únicamente a favor de estas actividades de producción y distribución, lo cual —repito— es absurdo, porque quedaría fuera de las concesiones justamente el suministro de gas, que es el objetivo básico de este proyecto de ley.

Por otra parte, y abundando en los mismos argumentos, no tendría sentido que el proyecto quedara así, ya que si solamente fueran factibles de concesiones dichas actividades, quedarían fuera algunas otras, como puede ser, por ejemplo, la del transporte. ¿Qué pasaría con el transporte? El proyecto de ley corrobora nuestra tesis cuando en la disposición adicional tercera ya distingue y habla de conducción de gas, cosa que no hace en este artículo, con lo cual creemos que queda perfectamente justificada nuestra enmienda número 14.

La siguiente enmienda, la número 15, intenta evitar otro error ostensible del proyecto, cuando proponemos sustituir la palabra «entidades» por «empresas». La razón es que aquí se comete el error de que al introducir la palabra «entidades», se están incluyendo unas entidades públicas clásicas que todos entendemos, como son las Comunidades Autónomas y las Diputaciones, con lo cual este artículo está previendo la cesión no sólo a empresas públicas, sino también a Comunidades Autónomas y a Diputaciones, y nosotros estimamos que éste no es el mejor procedimiento. Es, como decíamos en pleno, una falta de respeto a Comunidades y a Diputaciones, puesto que la práctica normal es que cuando haya que hacer gestiones de este tipo con entidades públicas se hagan a través de transferencias de competencia y de funciones, o de convenios de institución a institución, ya que normalmente se viene reservando la práctica de la concesión y autorización como más apropiada solamente en relación con particulares.

Nuestra enmienda siguiente, la 16, lo es al párrafo segundo del artículo 2.º, porque entendemos que es innecesario reiterar la posibilidad de encomienda mediante concesión, cuando ya se ha establecido para la prestación del servicio público de suministro de combustibles.

Nosotros entendemos, a mayor abundamiento, que tal como queda redactado el artículo 2.º en el proyecto arroja una gran confusión sobre el tema, ya que se podría interpretar de una manera no ya implícita, sino clara, que el ámbito de tales nacionalizaciones —repito—, al incluir que se «... podrá...» y no ordenar lo que se debe encomendar, podría comprender hasta otras seis actividades, que son las que relata el artículo, al considerarlas esenciales para el servicio de suministro de gas. No sabemos si con ello el autor del texto ha querido cumplimentar los requisitos esenciales que exige el artículo citado de la Constitución o no. El resultado, por supuesto, es una enorme confusión, ya que si lo que intentaba era declararlo esencial, no lo ha conseguido, porque el párrafo lo que declara es que dichas seis actividades son esenciales para el servicio público, pero lo que no dice es que el servicio público sea esencial, como requiere el mandato constitucional.

La siguiente es la enmienda número 17, que SS.SS. conocen. Nosotros la justificamos en el sentido de que el término «modificación» engloba tanto variación como ampliación o incluso reducción. Nuestro texto implica ma-

por claridad y no procede mayores cesiones en favor del Poder Ejecutivo con esta continua referencia al Reglamento que nosotros queremos evitar, por no estar justificada en este caso.

También incluimos la referencia a la disposición tercera de esta ley para que exista congruencia entre las diversas partes del texto legal.

Con esto pasamos al Capítulo Segundo. Nuestra enmienda primera a dicho capítulo es la 18, con el texto que SS.SS. conocen y que justificamos en los siguientes términos: Debe establecerse, según nuestro criterio, un marco referencial sobre la Constitución Española en torno a las competencias del Estado y de las comunidades autónomas sobre la planificación. Por eso hemos postulado el párrafo que proponemos, porque parece necesario reservar al Estado en exclusiva los temas planificadores de la red nacional de gaseoductos y de los almacenamientos estratégicos.

En cuanto a los otros aspectos que pueden incidir sobre el territorio de las comunidades autónomas, debe reconocerse, y es lo que proponemos, al menos la audiencia previa de estas comunidades. De ahí que la fórmula que proponemos la tomemos del artículo 131.2 de nuestra Constitución, con la expresión «... con las previsiones...» de dichas Comunidades.

La siguiente es nuestra enmienda número 19, al párrafo primero del artículo 3.º, en los términos que SS.SS. conocen, y la justificamos en el sentido de que entendemos que también de acuerdo con el artículo 138.1 de la Constitución y los concordantes no se garantiza en el proyecto de ley la solidaridad entre las regiones españolas, tal como establece dicho artículo, que dice que se debiera velar por el establecimiento de un equilibrio económico adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español. Observamos que en el texto del proyecto no se cumple con esta obligación de velar por este concepto. El Grupo socialista, que tuvo muy en cuenta esto en la LOT cuando en su artículo 4.º defendió con verdadero ardor el que en aquel caso de los transportes debía establecerse —y así ha quedado aprobado en la ley— que había de procurarse la desaparición de los desequilibrios regionales, en el caso del suministro de gas natural no lo hace y no entendemos, desde el ángulo de nuestro grupo, por qué en transporte sí y en gas no, interpretando que se trata de una evidente e injustificada discriminación.

La siguiente es nuestra enmienda número 20, al párrafo segundo del artículo 3.º, con la que proponemos añadir la expresión: «... y convenientes». Lo hacemos porque las empresas concesionarias no sólo deben comprar lo necesario, sino también en las mejores condiciones. Parece evidente, sin embargo, para que haya constancia de que así será, que la ley establezca la conveniencia de estas adquisiciones.»

Nuestra enmienda número 21 está referida al artículo 4.º También trata de buscar ese equilibrio entre las diversas comunidades autónomas. La justificamos por una congruencia perfecta con nuestra enmienda anterior.

La última enmienda al Capítulo Segundo, la número 22, se refiere a las interconexiones que debe haber entre unas instalaciones y otras de acuerdo, además, con toda la filo-

sofía que ha venido manteniendo el propio Ministerio de Industria, incluso en las comparecencias que aquí ha tenido el propio Ministro del ramo. La justificamos también en el sentido de que haya una perfecta conexión con el párrafo segundo de la exposición de motivos, donde claramente se especifica que esa conexión y atención a todo el territorio debe ser condición preferente, ya que dicho párrafo habla claramente de que uno de los objetivos importantes de la ley es que deben procurar impulsar el desarrollo planificado del sector de combustibles gaseosos en orden a la implantación de gas natural como alternativa energética realmente disponible. No se trata de un brindis al sol, sino de una realidad que España necesita ya de una forma urgente.

Con esta enmienda número 22 terminamos las que habíamos presentado a los Capítulos Primero y Segundo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, para turno en contra, tiene la palabra el señor Triginer. La enmienda 74 ha sido incorporada al texto.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Supongo que nos estamos refiriendo al texto de la Ponencia y, por tanto, es necesario reiterar que las enmiendas del Grupo Socialista van incorporadas al mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Supongo que S. S. hará referencia también a las enmiendas transaccionales.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Evidentemente. En primer lugar, vamos a hacer referencia a las enmiendas del señor Echeberría y, de forma muy particular, a los criterios expuestos por él en relación con las enmiendas presentadas por su Grupo.

El señor Echeberría dice, con buen criterio, que cuando la ley habla del Estado se refiere también a las Administraciones de las comunidades autónomas. Este es el criterio que los juristas hemos defendido siempre. Me parece que es un criterio jurídico incuestionable y éste es el motivo fundamental por el cual no se incluyen las comunidades autónomas, o no se incluían de la forma que él esperaba, en la redacción del artículo 1.º de la ley que estamos en este momento estudiando.

Se hacía referencia, eso sí, a las corporaciones locales por la sencilla razón de que la Ley de Régimen Local hacía una reserva expresa a favor de las mismas. Como quiera que el rango de la Ley de Régimen Local es equivalente al de la ley que estamos en estos momentos comentando, habría sido una derogación de hecho el que en ésta no se hubiesen tenido en cuenta las corporaciones locales, en el supuesto de que la ley hubiese atribuido al Estado unas funciones que en su día y anteriormente había reservado a las mismas.

En cualquier caso, éste es un tema que creemos que se resuelve fácilmente, no en el sentido sustancial, porque creemos que no es necesario, pero sí en lo que podíamos considerar una clarificación técnica del contenido del texto, a través de la enmienda transaccional que hemos introducido y que afecta, por consiguiente, no sólo al con-

tenido inicial del texto, sino incluso a la enmienda que los socialistas habíamos presentado al artículo 1.º

La enmienda transaccional introduce en el párrafo segundo del artículo 1.º la expresión «o en su caso, las Comunidades Autónomas en el ámbito de sus respectivas competencias», con lo cual queda bien clarificado que las comunidades autónomas que en sus estatutos tengan atribuciones en materia de política energética, y muy particularmente en lo que se refiere a la distribución del gas, quedan exceptuadas de la reserva de ley. O mejor dicho, las comunidades autónomas se atribuyen las mismas funciones que el Estado tiene en lo que se refiere a la declaración de servicio público.

Otro aspecto que ha citado el señor Echeberría hace referencia a la planificación. Nos dice que no se tiene en cuenta en el contenido de la Ley que las comunidades autónomas deberán ser tenidas en cuenta en todo lo que se refiere a la planificación. Es verdad, la ley no se refiere expresamente a este cometido. Consideramos que es innecesario reiterarlo, puesto que es un mandato constitucional. La ley debe decir, a nuestro juicio, cuáles son las obligaciones del Estado y de las Comunidades Autónomas en este caso, pero no cómo debe hacerse esta planificación, puesto que se da por sentado que el Estado, en este caso la Administración Central, debe requerir el criterio de las comunidades autónomas, y en el caso que nos ocupa, no sólo de las comunidades autónomas, sino también, y de una forma muy particular, de las empresas concesionarias, puesto que los planes de estas empresas para la distribución del gas en todo el territorio nacional, que deberán hacerse también de acuerdo con las comunidades autónomas, como es lógico, deben ser tenidos en cuenta a la hora de estructurar la red y los servicios generales que corresponden al Estado y que forman parte de lo que podríamos llamar la infraestructura del gas.

En lo que se refiere a la intervención del señor Sedó, creo que en esta ocasión su Grupo Parlamentario ha formulado unas enmiendas de talante un tanto distinto a las que tradicionalmente suele formular en este Cámara. No se ha referido en ellas a las competencias de las comunidades autónomas, lo cual de alguna forma avala el criterio que he defendido hace un momento, en el sentido de que era innecesario referirse a dichas competencias, puesto que ninguna ley puede derogarlas y, por consiguiente, se dan por supuestas. Pero como creemos que sus enmiendas, en cuanto a aportación técnica se refiere, son interesantes y dignas de mención, hemos propuesto una enmienda transaccional al artículo 2.º, párrafo tercero, que conocen SS.SS. y que suponemos que integrará no sólo los criterios del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana, sino también algunas de las cuestiones pequeñas que ha presentado como enmienda técnica el Grupo Parlamentario Popular.

Vamos a referirnos ahora a las enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular. En lo que se refiere a su discurso global, el señor Camisón plantea en primer lugar un problema sustancial, el de si hay o no hay necesidad de declarar servicio público el suministro del gas. Para ello hace referencia al contenido de la Constitución,

indicando que es condición previa para que este servicio pueda ser declarado el que se considere la absoluta necesidad del mismo.

En este caso, yo creo que la declaración es procedente, porque la necesidad de que se impulse el suministro del gas se debe esencialmente a la simple comparación de la participación que hoy tiene el gas natural en el conjunto del balance energético con su aportación en otros países europeos. Es tan baja esta participación que el Estado, para seguir la política energética aprobada por esta Cámara en el Plan Energético Nacional, que no fue sólo promovida por el Partido Socialista, sino por todos los partidos de esta Cámara, se ve obligado a impulsar políticas especialmente dedicadas a hacer una gasificación en España en el período más breve posible. La declaración de servicio público, por consiguiente, es procedente, conveniente y necesaria, y no puede limitarse a la canalización del gas, puesto que se refiere al suministro y éste tiene un aspecto que hace referencia a la distribución, y el Estado debe garantizar que todo el sistema que permite ese suministro forme parte de la misma declaración de servicio público. Por consiguiente, no podemos aceptar aquellas enmiendas del Grupo Parlamentario Popular que de una u otra forma limitan la declaración de servicio público a una parte de lo que podríamos considerar el conjunto de todo lo que se necesita para garantizar el suministro del gas. El servicio es esencial, tiene que ser completo y en este sentido hemos establecido los criterios en el contenido de la ley.

En lo que se refiere a otras enmiendas planteadas por el Grupo Popular, hay algunas que me parecen importantes. El Grupo Popular entiende —lo dijo también en la defensa de la enmienda a la totalidad, o al menos así lo he entendido hasta el momento— que la declaración de servicio público es poco más o menos una nacionalización. Yo creo que éste es un criterio incorrecto, puesto que no se trata de apoderarse de la propiedad de otros sujetos, sino de hacer una declaración de servicio público e instrumentar, a través de esta declaración, políticas concretas. No hay exacción de ninguna propiedad, porque no hay una propiedad previamente establecida. Lo único que hay son empresas concesionarias anteriormente, que al ser concesionarias no tenían derechos de propiedad privada en el sentido tradicional del término; derechos, por otra parte, que se respetan en las mismas condiciones que tenían anteriormente, tal como veremos más adelante en el transcurso del debate que auspiciaba el contenido de la ley, cuyos términos van a ser comentados por mis compañeros.

En lo que se refiere a cuestiones más concretas, hay algunas de ellas que quiero resaltar. La primera es la insistencia del Grupo Popular, en lo que a planificación se refiere —criterio que ya he expresado en relación con las posiciones defendidas por el señor Echeberría—, y en la participación de las comunidades autónomas en todo el proceso de planificación.

Queda dicho el criterio de nuestro grupo: para que las comunidades autónomas sean oídas en toda planificación no es necesario que lo diga la ley, aunque también en este aspecto cabe decir otras cuestiones que me parecen de interés.

En primer lugar, le ley no establece cómo debe hacerse la planificación —la planificación es una actividad que hace el Gobierno a través de los planes energéticos y de los correspondientes planes de gasificación— y es en la elaboración de esos planes donde debe considerarse la incorporación de las comunidades autónomas, por lo que me parece innecesario que se diga en el texto legal.

Por otra parte, hay aspectos de la planificación un tanto singulares, en los que no es posible tener en cuenta a las comunidades autónomas, puesto que puede haber incluso criterios distintos a los intereses globales. Por ejemplo, el establecimiento de plantas concretas de gasificación en un sitio o en otro debe ser considerado por las comunidades autónomas como un aspecto irrelevante para sus intereses, en la medida en que lo único que les interesa a ellos es la distribución del gas, en cambio, si hubiese problemas, por ejemplo, para la instalación de una planta de gasificación, el Estado debería tener —los tiene evidentemente— las facultades y la competencia necesarias dentro de lo que es la planificación urbanística global —además, para este aspecto ya hay preceptos constitucionales en la Ley, en orden a tener en cuenta el interés general—, para imponerse a la hora de establecer este aspecto de la planificación, en el que no se puede tener en cuenta a las comunidades autónomas, aunque sí se deben tener en cuenta en lo que se refiere a las previsiones sobre el suministro del gas y sobre las necesidades de sus comunidades, previsiones éstas que deben hacerse también —repito—, tal como he dicho antes, con las empresas concesionarias en los lugares en donde estas empresas estén ya establecidas.

Hay otro aspecto vinculado a éste, que ha sido motivo de interés especial por parte del Grupo Parlamentario Popular, y es el que se refiere a que el Estado debe garantizar el equilibrio entre las distintas regiones y que este criterio no está contenido en la ley. Efectivamente, éste es un criterio no contenido en la ley por varias razones.

En primer lugar, lo creemos innecesario, porque es un mandado constitucional.

En segundo lugar, creemos que lo que debe garantizar el Estado es que en todas las regiones, en todas partes, los ciudadanos españoles tengan acceso al suministro del gas. En unos casos, este gas será por canalización y, en otros, será a través de botellas, por ejemplo, en el caso del Butano. En otros casos también será por canalización, pero a través del suministro del gas Propano. La diversidad de situaciones se debe a que la geografía española es variada en lo que se refiere a la distribución territorial, cuyas exigencias deben compatibilizarse además con el entendimiento de que la programación que se lleva a cabo por parte del Estado no acabará en un período de cuatro o cinco años, sino que es progresiva en el tiempo, puesto que son limitadas las necesidades y las posibilidades económicas del país para acometer la gasificación con la profundidad y extensión que todos quisiéramos.

Por consiguiente, el equilibrio se garantiza en la medida en que se garantice a todos los posibles usuarios el suministro del gas, de uno u otro tipo, porque lo injusto se-

ría que estos ciudadanos tuvieran que hacen frente a fuertes desigualdades en lo que se refiere al suministro del gas, en lo que se refiere a las disponibilidades o en lo que se refiere a los precios, pero creemos que en ningún caso estos supuestos se dan y, por consiguiente, entendemos que éste es un aspecto que no solamente no debe contemplar la ley, por innecesario, sino que además está expresamente contenido en la voluntad política del Gobierno y, por tanto, en la voluntad política del grupo parlamentario que lo apoya.

En lo que se refiere a cuestiones concretas del contenido de la ley, hay algunas a las que querría referirme.

Hay una, por ejemplo, que es la supresión de las llamadas «entidades», que el señor Camisón sugiere sustituirla por «empresas». Ese es un criterio que también nosotros hemos contemplado. Aceptaríamos la enmienda si no fuera porque los municipios —y, por tanto, no las Diputaciones ni cualquier otro organismo— tienen la posibilidad, en el supuesto de que acometieran la reserva del servicio por su cuenta, de organizar el suministro del gas, de forma que no sea necesariamente una estructura de tipo empresarial la que administre la organización que al efecto pueda establecerse. Es decir, la Ley de Régimen Local concede a los municipios la posibilidad de organizarse de muchas formas, y en este supuesto, para garantizar la autonomía de las corporaciones locales, creemos que la palabra «entidades», por su contenido genérico, permite que en los supuestos de que así lo deseen los municipios puedan realizar el suministro a través de organizaciones que no sean necesariamente empresas.

Este es el contenido sustancial de la posición de nuestro grupo parlamentario en relación con las enmiendas que hemos citado y confiamos que, con las transaccionales y con los criterios indicados, habremos dado satisfacción al menos a la mayor parte de las aspiraciones de los distintos grupos parlamentarios.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, por cinco minutos, tiene la palabra el señor Echeberria.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: En cuanto a la enmienda transaccional que propone el señor Triginer, en representación del grupo Parlamentario Socialista, al artículo 1.º, yo quisiera que se aclarase a qué párrafo se refiere exactamente, porque si se refiere al párrafo segundo de lo que era la enmienda 74, que queda incorporada el Informe sobre la Ponencia, resulta que es un párrafo breve y, en ese caso, tendría una redacción más amplia que, por nuestra parte, sería positiva. Sin embargo, habría que aclarar si el párrafo segundo, según él, incluye también al párrafo tercero de la enmienda o no, porque la enmienda tiene tres párrafos y, en consecuencia, habría que considerar también que en el párrafo tercero, al final, se vuelve a decir que, cuando las entidades locales no hayan asumido la prestación del servicio, la reserva corresponderá al Estado. En ese caso, nosotros consideramos que habría que salvar también las competencias de las comunidades autónomas al final de este párrafo, que era nuestra enmienda número 2.

Con todo esto, lo que quiero decir es que, a nuestro modo de ver, la cosa no está totalmente clara en cuanto a lo que propone la transacción, pero en principio nos parece positiva la intención al menos de la enmienda y es posible que después se aclare totalmente y la aceptemos.

En cuanto a la argumentación que da el señor Triginer con respecto a que el concepto de Estado incluya a las comunidades autónomas, yo estoy de acuerdo en principio, lo que ocurre es que la Constitución española, sin ir más lejos en los artículos 148 y 149, de alguna manera contraponen los términos Estado y comunidades autónomas al hablar de las competencias que corresponden a éstas en el artículo 148, y de las competencias exclusivas que tiene el Estado, en el artículo 149, con lo cual no se hace ocioso el que se aclare en las leyes cuál es el alcance de cada uno de los vocablos y que incluso se haga referencia a ambos términos en aquellos casos en que pudiera haber algún tipo de contraposición o al menos de duda. Por eso nosotros insistimos en que se haga referencia también a las comunidades autónomas en los casos en que pueda haber dudas.

Con respecto a la otra materia, que es la de la planificación, cabe decir algo parecido a la argumentación que acabo de hacer. Estamos de acuerdo en que no hace falta estar citando constantemente el artículo 131.2 de la Constitución, que es el que hace referencia a la necesidad de que las planificaciones estatales se hagan de acuerdo con las previsiones de las comunidades autónomas, pero lo que ocurre es que, en caso de duda, es mejor citarlo para que, quien tenga que interpretar después la ley, pueda interpretarla sin hacer una llamada constante a la Constitución y a los Estatutos. No sólo es desagradable, sino que a veces es casi imposible hacer comprender, a quien luego aplica la ley, que esa ley no hace referencia a lo que dice la Constitución y el Estatuto, porque esa referencia se da como implícita o supuesta y nosotros somos muy conocedores de las dificultades prácticas que luego tienen este tipo de leyes en su aplicación concreta por quienes no han sido los legisladores, sino por quienes tienen que aplicarla, ya que se agarran al texto de la ley que no hace esa referencia y ponen pegajos para que las comunidades autónomas puedan ejercer los derechos que les corresponden, según la Constitución y los Estatutos.

Por eso nosotros pensamos que es mejor hacer esa referencia, que además no es ociosa, porque facilita la aplicación de la ley, es decir, que no es redundante, sino que facilita el que se produzcan problemas de competencias, de discusiones sobre quién tiene la competencia en la aplicación de la ley.

En este ámbito de ideas, creemos que el hecho de que las comunidades autónomas establezcan sus planificaciones que luego deben ser integradas en la planificación general estatal, no es malo, porque a veces puede interpretarse que los intereses de las comunidades autónomas son puramente particulares, pero también debe decirse que el problema de fondo es qué se entiende por interés general y por qué debe ser el Estado, con su único criterio, quien interprete cuál es ese interés general o quien tenga el mo-

nopolio de la interpretación de ese concepto de interés general.

Nosotros pensamos que si la Constitución estableció, en su momento, que si la planificación ha de hacerse de acuerdo con las planificaciones parciales suministradas por las comunidades autónomas, fue porque pensó que el interés general no se puede definir sin tener en cuenta los intereses de las comunidades autónomas. En ese sentido tiene que haber una especie de negociación, una especie de integración a dos bandas, ya que no es una de las dos partes la que tiene, como digo, el monopolio de la interpretación exacta de lo que quiera decir interés general.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó por cinco minutos.

El señor **SEDO I MARSAL**: No necesito los cinco minutos, señor Presidente, por cuanto mi defensa de las enmiendas 65 y 66, al párrafo tercero del artículo 2.º, la enmienda transaccional que nos ofrece el Grupo Parlamentario Socialista introduce la palabra «previa»; por tanto, la enmienda número 66 queda retirada de antemano, ya que era alternativa. La enmienda transaccional lo que hace es introducir la palabra «previa», que era lo que queríamos nosotros eliminar en la otra enmienda, por tanto, no puedo considerar la enmienda transaccional como positiva, que limita la funcionalidad de todas las gestiones que debían hacerse para poder llevar a cabo la construcción o modificación de las instalaciones de estos servicios. Por tanto, no puedo considerar, como digo, la enmienda transaccional como positiva para nuestro grupo, por lo que mantengo la enmienda número 65.

También quisiera hacer constar que nuestras enmiendas se contemplan desde una faceta completamente técnica y, según dice el portavoz señor Triginer, fuera de lo que es habitual. Nosotros hemos considerado que se contemplan mejor las competencias que en estos momentos tienen las comunidades autónomas, la Comunidad Autónoma de Cataluña, al menos y, dentro del ámbito de lo que estamos discutiendo, la gran red de gaseoductos, tenemos muy claro cuál es la función que debe tener y cuáles las prerrogativas que tienen que tener las comunidades autónomas, que creemos se contemplan suficientemente dentro de la ley.

De todas maneras, algunas enmiendas de otros grupos serán apoyadas por el nuestro, por cuanto amplían más este criterio, que nosotros no hemos considerado necesario introducir en este momento, pero que si queda más reforzado será más positivo para lo que nosotros deseamos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, por cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Para mostrar mi extrañeza porque o yo me he expresado muy mal, muy defectuosamente o, de lo contrario, me da la impresión de que el portavoz socialista, al contestarme, ha salido un poco por los cerros de Ubeda, ya que en su exposición ha ido desgranando una serie de argumentos que no son los que yo he expuesto, ni muchísimo menos.

Vamos al grano. El dice que el Grupo Popular ha defendido la teoría, tanto en Pleno como aquí, de que no era necesaria la declaración de servicio público. Justamente lo contrario. El Grupo Popular, tan pronto vio el proyecto de ley y al contrastar que en la rúbrica hacía la declaración y luego no venía en el texto, rápidamente se apresuró e hizo una enmienda en la que se declaraba servicio público, porque era necesario.

Lo que sí he hecho es la historia de que se había declarado en el año 1924, según informaba el propio Consejo de Ministros y que, por si acaso era para aquellos efectos, ahora debía ser a los efectos de esta ley; pero justamente hemos defendido, y así consta en nuestras enmiendas, la necesidad de ese servicio público de los combustibles gaseosos. Es decir, justamente lo contrario. Lo que ocurre también —y en eso hemos coincidido con el Grupo Socialista— es que hemos visto que luego ha presentado una enmienda declarándolo de servicio público, que nosotros compartimos.

Quede constancia, pues, de que nosotros, en ningún momento, hemos defendido que no fuese necesario este servicio público, declarado en el año 1924 y declarado además a los efectos en esta ley. Eso por una parte.

Por otra, dice que nosotros hemos tratado de distinguir y separar lo que son suministros y lo que son actividades de producción y distribución. Nada más lejos de la realidad. Quien distingue es justamente el proyecto de ley que, en su artículo 1.º, habla de canalización y suministro y luego habla de las actividades. Lo que sucede es que el artículo 2.º —ya lo especifiqué antes—, cuando habla de las concesiones, dice que serán a esas actividades. Luego si el proyecto de ley queda aprobado así, queda para siempre con esa confusión y es lo que intentábamos evitar con nuestras enmiendas; pero la distinción entre suministro y actividades de producción la establece el proyecto con un defecto y no el Grupo Popular.

Dice el portavoz del Grupo Socialista que este suministro es esencial. Efectivamente, es lo que decimos nosotros. Nuestro grupo defiende que quien debe decirlo no es el portavoz del Grupo Socialista, sino la ley y la ley no lo dice. La Constitución establece que debe demostrar y decir que es esencial, pero la ley no lo dice. No sirve que en el acta de hoy el portavoz del Grupo Socialista diga que es esencial. Ya que lo es, debía quedar constancia en la ley para siempre.

Otra cosa que me ha extrañado en su argumentación es cuando ha afirmado que el Grupo Popular basa su criterio de que se trata de una nacionalización en que es necesaria esa declaración de servicio público. En absoluto. La nacionalización no se hace porque sea necesario ese servicio público; se hace porque en el proyecto hay una reserva a favor del Estado. Por esa reserva, no por la necesidad del servicio público. Pero es que, además, he explicado en mi intervención anterior que hace una reserva en el artículo 1.º y en el artículo 2.º dice después de reservárselo, que podrá encomendar. Luego si podrá, quiere decir que si, en un momento dado, no le apetece no encomendar y, en ese caso, es cuando nacionalizaba. Eso es lo que no se ha rebatido. Luego el argumento nuestro va en que se

nacionaliza en base a una reserva que se hace en el proyecto de ley y que luego no obliga a encomendar.

Por otro lado, en cuanto a otro tema trascendente que creemos que no debiera haber quedado en la ley respecto a que esas concesiones deben ser a entidades públicas, el representante del Grupo Socialista defiende que en entidades públicas están no sólo comunidades y diputaciones sino ayuntamientos. En ese caso creemos que era aceptable nuestra enmienda dado que el hecho de que los ayuntamientos puedan reservar estos servicios ya está establecido en una ley, está señalado en el artículo 86.3 de la Ley 7/1985, de régimen local. Ese artículo ya señala a favor de los municipios esta reserva del servicio en el ámbito municipal, es decir, puede municipalizar. Por consiguiente, ese flanco ya estaba cubierto con aquella ley. Lo que hace esta ley ahora es crear más confusión al decir entidades públicas en general, con lo cual amplía a comunidades y ayuntamientos, cosa que no puede hacer, por lo menos concordantemente con aquel artículo 86.3. Esta es la incoherencia que denunciábamos. Intentábamos que se eliminara con nuestra enmienda, pero parece ser que no, que esa incoherencia va a quedar para siempre en la ley.

Termino, señor Presidente haciendo referencia a un tema que para nosotros era vital, cual era que se procurase y quedara constancia del equilibrio justo entre todas las regiones españolas en virtud del mandato del artículo 138.1. El señor portavoz afirma que eso no es necesario. Ese argumento no es de recibo, porque si no es necesario para los combustibles gaseosos, tampoco hubiera sido necesario para los transportes y esta Comisión, muy recientemente y el Grupo Socialista, dije antes, defendió y así consta en esa ley. La referencia al equilibrio entre las regiones consta en esa ley que está todavía caliente salida de esta Comisión. Insistimos en la razón por la que es innecesario aquí y necesario allí. Esta es otra contradicción que no acabo de explicarme.

Ha rematado su argumentación señalando que tampoco hay gran problema porque los suministros en unos casos se van a hacer por canalización y, en otro caso, por botella. Esta es una argumentación que nosotros tampoco podemos admitir, porque implicaría una marginación indiscutible: diferenciar en España dos grupos de regiones; aquellas a las que les va a llegar esta fuente de energía por canal, y aquellas a las que les va a llegar por botella. Esta separación indica ya una marginación más intolerable y el hecho de que la razón de esta diferencia entre canalizados y embotellados se basa, según el portavoz, en las escasas posibilidades económicas, si son escasas, deberían ser escasas para todos. **(El señor Rebollo Alvarez-Amandi pide la palabra.)**

El señor REBOLLO ALVAREZ-AMANDI: Señor Presidente, no sé si éste es el momento oportuno, pero mi grupo, a propósito de las enmiendas transaccionales, quisiera, anunciar su posición, o hacer algún comentario al respecto.

El señor PRESIDENTE: Al finalizar el debate, señor Rebollo, tendrá usted un turno de toma de posición.

El señor Triginer tiene la palabra, por tiempo de cinco minutos. Le ruego sintetice en lo posible.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Voy a intentarlo, señor Presidente. En primer lugar, me voy a referir a las posiciones del señor Echeberría. Quisiera indicar, en lo que se refiere a las mismas y sobre todo en lo que respecta a la petición de aclaración, que nuestra enmienda transaccional se refiere, efectivamente, tan solo al párrafo segundo, lo cual quiere decir que el párrafo tercero del contenido, no tanto de la ley como del proyecto de la Ponencia, queda tal cual estaba. La última frase...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Triginer, para este trámite y sucesivos debates hay que explicar con precisión, puesto que solamente la Comisión aprueba las enmiendas, aunque se incorporen en Ponencia. Por tanto, en lo sucesivo en primer lugar vamos a advertir que siempre partimos del informe de la Ponencia, pero cuando hay una enmienda transaccional que altere alguna de las enmiendas que han sido introducidas en Ponencia, debe especificarse con claridad tanto la enmienda transaccional como la exposición que se haga. Es decir, la enmienda corrige la enmienda socialista que había sido introducida en la Ponencia, pero teniendo en cuenta que formalmente se aprueba en Comisión, es necesario advertirlo para evitar confusiones como la que ha habido ahora.

Nada más. Puede usted continuar.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Muchas gracias, por la aclaración, señor Presidente. Ya había indicado este pormenor. Lo único que quería aclarar ahora era que de los párrafos contenidos en la Ponencia afectaba tan sólo al segundo, y así se indicaba también, creo, en el papel que hemos entregado a los señores Diputados. De todas formas hay un punto que puede parecer un tanto confuso: el párrafo tercero se refiere a que la reserva corresponderá al Estado. En el supuesto de que las entidades locales no asuman en la forma señalada en el artículo 6.º de la presente ley la reserva que hace el Estado.

Podríamos repetir aquí, señor Echeberría, lo mismo que hemos indicado anteriormente, pero creemos que es innecesario porque sería una reiteración excesiva. Si S. S. propone alguna fórmula que pueda clarificar el texto sin necesidad de añadir tantas veces la excepción que hemos indicado, ya, en el párrafo anterior y, por consiguiente, consideramos innecesaria, nuestro grupo está dispuesto a considerarlo, porque no es un problema de fondo, sino que, en todo caso, lo que estamos discutiendo aquí es más que nada un problema de forma.

En lo que se refiere al otro aspecto que ha indicado el señor Echeberría, en cuanto a la valoración del interés general, quisiera recordar al señor Echeberría que, efectivamente, el interés general integra los intereses de las comunidades autónomas a los intereses de las partes, pero este hecho, que es verdad, también implica que para satisfacer los intereses generales hay aspectos cualitativos que no son necesariamente fruto de la suma de las partes. Por

ejemplo, la garantía del suministro no sólo requiere utilizar la energía que pueda haber en territorio español, sino concursos y acuerdos a nivel internacional; requiere diversificar la entrada de gas por distintos lugares a fin de evitar el quebranto del suministro por cualquier otro tipo de contingencias, es decir, S. S. sabe que los aspectos globales son enormemente más exigentes que la simple suma de las partes. Por eso el interés general para nosotros suele ser siempre tan importante y no es contradictorio con la suma de las partes, aunque espero que S. S. comprenda que, desde nuestra perspectiva, lo que más nos interesa por parte de las aportaciones de las comunidades autónomas son básicamente sus previsiones en lo que se refiere a las necesidades de demanda más que a problemas de, por ejemplo, cómo va a abastecerse este suministro.

Paso a referirme a las posiciones del Grupo de la Minoría Catalana, que ha mostrado su disconformidad de forma expresa en relación con un tema, centrado en que el texto de la ley y el texto de la enmienda transaccional incluye la acepción «previa» a la eventual construcción o modificación de cualquier instalación. Creemos que eso es necesario, porque en el supuesto contrario, la ley establecería algo tan atípico como que el Estado o en el supuesto de que hubiese competencia en las comunidades autónomas, se viesen obligados simplemente a sancionar las iniciativas adoptadas por las empresas concesionarias. Nos parece que esto es absurdo. La concesión implica una autorización administrativa y ésta es previa. Si debe haber una ampliación de esta autorización administrativa bien sea por que hace falta ampliar el suministro, bien sea por cualquier otra cuestión de carácter técnico, esto debe contar con la autorización previa, puesto que, en el supuesto contrario, entraríamos en contradicción con el contenido de la ley.

Lo contrario no lo entendemos. Es decir, no entendemos el porqué la insistencia del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana en obviar esta concesión que desde el punto de vista administrativo, desde el punto de vista de jerarquía normativa, nosotros entendemos que debe establecerse por el contenido de la ley.

Vamos ahora a los aspectos indicados por el señor Camisón, en lo que se refiere a las posiciones de su Grupo.

Iremos por partes, tal vez de esta forma podamos entenderlos mejor, porque hay ocasiones en las que uno tiene la sensación de que estamos hablando un lenguaje distinto en la Comisión. Le aseguro que nuestro grupo parlamentario podrá discrepar en algunas ocasiones, pero está interesado sobre todo en clarificar las posiciones más que en abrir diferencias en un aspecto tan importante y políticamente tan neutro, al menos desde nuestro punto de vista, como es éste.

Vamos a ver aspectos concretos. En lo que se refiere, por una parte, a las actividades yo quisiera recordar a S. S. que si sustituimos «de las actividades», por «de la prestación del servicio», podemos excluir el servicio público y las posibilidades de hacer concesiones a todo el conjunto de la actividad que hace referencia al caso.

Nosotros hemos querido hacer especial hincapié en este artículo 2.º el que sean esenciales para el servicio público

los suministros de combustibles gaseosos y, además de los suministros de combustibles gaseosos por canalización, «las actividades de regasificación del gas natural licuado, licuefacción de gas natural, fabricación de gases manufacturados, el almacenamiento estratégico de gas natural, el almacenamiento de combustibles gaseosos afectos a la fabricación de gases manufacturados y la conducción y distribución de gas canalizado». Es decir, hemos querido integrar en el contenido del artículo 2.º la enumeración amplia de todo el ciclo del combustible del gas.

Por consiguiente, todas estas actividades son susceptibles de transferir mediante concesión a entidades públicas o privadas y aquí volvemos a otro aspecto contenido en las enmiendas del Grupo Popular. Susceptibles de transferir a entidades quiere decir que la organización que asumirá el suministro del gas o simplemente el ejercicio de alguna de estas actividades, puede ser una empresa o puede ser una entidad de cualquier otro orden desde el punto de vista administrativo y cuando hablaba antes de los municipios decía que, como los municipios tienen la facultad de organizarse a través de organizaciones —con perdón de la redundancia— que no sean necesariamente empresas, este supuesto debe abrir la posibilidad a que la ley contenga una palabra más genérica que la de «empresas», simplemente por este supuesto.

Otros aspectos contenidos en las precisiones del señor Camisón es el tema «podrá». Efectivamente, el Estado podrá conceder o encomendar mediante concesión administrativa cualquiera de las actividades indicadas. ¿Cuál es el supuesto que se plantea en el supuesto de que en un concurso no haya empresas que se hayan presentado? Pues si no las hay, esta actividad quedaría sin hacer o sin prestar, salvo en el supuesto de que la ley concediera al Estado la facultad de asumirla a través, por ejemplo, de cualquier modalidad que la ley prevé para este tipo de actividades.

Por consiguiente, lo que hace la ley simplemente es especificar que podrá hacerlo y, en el supuesto contrario, podrá hacer o deberá hacerlo porque esa es una obligación que se impone por política energética del Estado y, por consiguiente, la palabra «podrá» no tiene otra acepción que ésta, la de suplir, como suele hacerlo, la ausencia de iniciativas privadas en una actividad como ésta en la que se declara abierto un concurso para las consiguientes concesiones administrativas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Triginer, le ruego vaya terminando, por favor.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Voy terminando, señor Presidente. Simplemente y creo que no invertiré mucho más tiempo del inicialmente previsto, quería clarificar todos los puntos.

Bien, con esto creo que quedan clarificadas las posiciones. No creo que haya otro aspecto de mayor importancia que nos pueda separar, puesto que en lo que hace referencia al tema de la planificación, quiero recordarle algo que ya he dicho anteriormente y que quizá no me ha interpretado suficientemente bien. La garantía de la igualdad entre las distintas regiones es una garantía que, en el supues-

to que contemplamos, no puede atribuirse a la necesidad de que todos los españoles o todos los posibles usuarios, tengan gas por canalización, sino a que todos los posibles usuarios tengan acceso al gas, de la misma forma que todos los posibles usuarios españoles deben tener acceso al transporte público o todos los posibles usuarios españoles deben tener acceso al teléfono o a cualquier servicio que nuestra sociedad considera esencial.

Lo que sucede, señor Camisón, es que un proyecto de gasificación como el que estamos contemplando, tiene un plazo de ejecución que no acaba, por ejemplo, con el mandato de un gobierno, sino que es mucho más largo en el tiempo. Los planes tienen un curso, una mayor duración y mientras no sea posible hacer llegar a todo el territorio nacional, a todos los posibles usuarios, el gas canalizado, se tendrá que hacer llegar el gas a través de otros medios. Como quiera que la ley contempla sólo y exclusivamente el supuesto del suministro de gas canalizado, entonces nosotros entendemos que es innecesario reiterar aquí no sólo un mandato, sino, además, un mandato que, a nuestro juicio, se cumple con la premisa de que sea no la fórmula de disponer el gas, sino la disponibilidad del gas, si los precios son equivalentes, lo que garantiza la igualdad entre los ciudadanos.

Por consiguiente, nosotros, que somos tan cuidadosos respecto a temas de ese tipo, desde un punto de vista territorial, creemos que la ley lo es. La ley no tiene por qué llegar más lejos, pero, sobre todo, creemos que la igualdad se garantiza a través de la distribución de los distintos posibles suministros, más que de este suministro, en el bien entendido, por otra parte y en lo que se refiere a la planificación del gas que, como S. S. sabe, el establecimiento de plantas de regasificación en el sur de España prevé para un futuro próximo que la canalización pueda extenderse no sólo en aquellas áreas, sino integrar toda la geografía española. Este supuesto tendrá que hacerse con el tiempo y, evidentemente, no puede contemplar la ley ya que éste es un mandato que se impone al Gobierno y no especifica el contenido expreso de la planificación.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Vuelvo a insistir, en relación con las enmiendas transaccionales, que éstas tienen que explicar con claridad si se refieren al texto del proyecto de ley o al informe de la Ponencia, puesto que las enmiendas primitivas de los grupos parlamentarios pretenden enmendar el proyecto de ley, no el informe de la Ponencia y, por tanto, no se admitirá a trámite una enmienda transaccional que no especifique eso con claridad porque estaría transaccionando con enmiendas que no enmiendan. En este caso la 74, en el proyecto de ley original.

El ruego de este Presidente es que eso se especifique con claridad. Nada más.

El señor Triginer tiene la palabra.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Señor Presidente, para hacer una aclaración reglamentaria que creo que es obligado hacerla.

No quisiera corregir al señor Presidente, pero las en-

miendas transaccionales no son tanto al texto, bien sea de la ley o bien sea de la Ponencia, sino a las propuestas de otros grupos. Por eso ahora quería indicar, simplemente, que la enmienda transaccional que hemos ofrecido para el artículo 2.º es transaccional con la enmienda 66, tal como ha especificado el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana y, por consiguiente, debería ser el Grupo Parlamentario de Minoría Catalana el que dijera si retira o no retira esta enmienda.

En lo que se refiere a las enmiendas del Grupo Parlamentario del PNV que, efectivamente, nuestra enmienda transaccional es genérica a todas sus enmiendas, el propio Grupo Parlamentario del PNV podía decir cuál de sus enmiendas está dispuesto a retirar, a efectos de facilitar la tramitación a la Mesa y por, tanto, a la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: El problema es que las enmiendas con las cuales hay que transaccionar se refieren al proyecto de ley y no al texto del informe de la Ponencia. Por tanto, es absolutamente necesario especificar si la enmienda transaccional modifica el proyecto ley o modifica el informe de la Ponencia, puesto que puede haber alteración, como es este caso. Por tanto, es absolutamente necesario que eso se especifique.

Tiene la palabra el señor Echeberría.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Señor Presidente, muy rápidamente.

Quisiera proponer un final de frase al párrafo tercero de la enmienda 74, que la transaccionará con nuestras enmiendas al artículo 1.º, que dijese: «la reserva corresponderá a las instancias citadas en el párrafo anterior». ¿Por qué? Porque como estamos en el artículo 1.º, en el párrafo segundo se hace referencia al Estado y a las comunidades autónomas y en el párrafo primero no se hace referencia a ninguna instancia, yo creo que no habría ninguna duda que al decir «a las instancias citadas en el párrafo anterior» se está haciendo referencia exactamente al Estado y a las comunidades autónomas, con lo cual evitaríamos volver a repetir esa expresión, que ya estaría suficientemente clarificada en el párrafo segundo del texto de la Ponencia, que es el mímico, como digo, de la enmienda 74.

En consecuencia, nosotros aceptaríamos esa redacción, si es que el Grupo Socialista la considera asumible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Triginer, tiene la palabra para contestar al señor Echeberría.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: El problema está en que la palabra «instancias», desde un punto de vista legal, no creo que pueda ser integradora de la organización del Estado y de la organización de las comunidades autónomas desde el punto de vista competencial. Creo que es una frase que puede provocar más confusión. Si le parece, creo que es mejor mantenerlo así y en el trámite del Senado quizá podamos encontrar una frase o algo mejor porque, al fin y al cabo, no creemos que sea un problema de fondo. Repito, el problema es que «instancias», desde un punto de vista legal, no creo que pueda ser inter-

pretada como expresión integradora bien sea de la Administración del Estado o de las comunidades autónomas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por un minuto.

El señor **SEDO I MARSAL**: Concretando, creo que el texto de la enmienda transaccional —que si no es aceptada por mí no debería entrar en juego— recoge prácticamente el texto de nuestra enmienda número 66, introduciendo dos palabras que verdaderamente para mí no son válidas, porque nosotros pretendíamos que no era necesaria la autorización previa por cuanto consideramos que ésta no hace falta para instalaciones que ya han sido objeto de una concesión y, por tanto, dentro de esta concesión no haría falta otra autorización previa. Comprendo que la autorización previa puede ser necesaria para una nueva instalación no objeto de otro trámite; pero el redactado de nuestra enmienda 65, con la introducción de la dos palabras me parece más aceptable que el párrafo segundo que existe en el redactado de la ley. Por tanto, yo aceptaría esta transaccional, incluso con la palabra «previa», que me es negativa, pero creo que es un redactado mejor que el que hay en la ley. Aceptaría la transaccional y retiraría la número 65.

El señor **PRESIDENTE**: Para tomar posesión, tiene la palabra el señor Rebollo, por el Grupo del CDS.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, muy brevemente. Por lo que respecta a la primera de las enmiendas transaccionales, estimo que efectivamente mejora la redacción del texto del proyecto de ley y de la Ponencia. Por tanto, mi grupo tan sólo quiere hacer una precisión que puede aclarar, desde el ángulo del Derecho administrativo, las ideas o posiciones de otros Grupos. Señorías, una cosa es asumir la responsabilidad de un servicio, calificando a este servicio como público e, incluso, por consiguiente, asumiendo la responsabilidad de una subsidiariedad, en el supuesto de que la iniciativa privada no acceda a la prestación de ese servicio público, y otra cosa es la titularidad de dominio, que es lo que sería subsumible en el concepto de nacionalización. Son dos conceptos que están claramente diferenciados por la doctrina administrativa y, en concreto, ampliamente debatidos por García de Enterría, Garrido Falla y por los administrativos más importantes del país.

Por consiguiente, entiendo que la enmienda transaccional, incluso la redacción del proyecto de ley, es perfectamente congruente con esta doctrina, que es una doctrina técnica y además recogida por nuestra jurisprudencia. Por tanto, plantear disquisiciones respecto a la confusión que pueda derivarse de una interpretación, a nuestro juicio errónea, del artículo 128 de la Constitución, carece en este caso de sentido. Por tanto, nuestro grupo apoya claramente la redacción de este punto, tanto del proyecto de ley como de la enmienda transaccional.

Por lo que respecta a la enmienda transaccional al artículo 2.º, párrafo tercero, nos tememos que queda más con-

fusa la enmienda transaccional que la redacción del proyecto o, siendo más precisos, que la redacción del texto de la Ponencia. ¿Por qué? Porque al decir en los términos que reglamentariamente se determine, parece que se regula el modo de otorgar la autorización, y nuestro grupo está absolutamente de acuerdo con el hecho de que la autorizaciones precisa y es previa. Es decir, en el supuesto lógico de una concesión, en virtud de un proyecto que se somete a concesión, la autorización estará subsumida en tanto en cuanto no se salga de los ámbitos de aquella concesión y de las especificaciones técnicas que en la concesión o en el otorgamiento de la concesión se establezcan. Como eso se puede modificar en el tiempo, entendemos que la autorización, como concepto genérico, bien porque esté englobada en la concesión, bien porque se haga con carácter independiente y como una continuación, prolongación o extensión de la misma, debe de ser siempre un requisito que se especifique y que, además, tenga carácter previo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, le ruego que termine, porque se trata solamente de toma de posición.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Tal como está redactado, creo que es más confuso que antes, porque —repito— parece que regula el modo de otorgar la autorización; no establece la regla de la autorización con carácter absoluto y eso sí que es materia de ley.

Por consiguiente, nuestro grupo entiende que está mejor redactado el proyecto que la enmienda transaccional, agradeciendo al Partido Socialista el esfuerzo que significa este intento de aproximación.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de las enmiendas de estos capítulos primero y segundo. (El señor **Triginer Fernández pide la palabra**.) Tiene la palabra el señor Triginer.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Señor Presidente, habida cuenta de la interpretación que S. S. ha dado al contenido de las enmiendas del Grupo Socialista, incorporadas en el informe de la Ponencia, sería deseable votar primero estas enmiendas, puesto que las transaccionales se referían al texto ya aprobado en la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: No es necesario, señor Triginer, porque al final votaremos los artículos según el informe de la Ponencia. Lo que este Presidente ha establecido es que, cuando se presente una enmienda transaccional, tiene que aclararse a qué se refiere, puesto que las enmiendas de los otros grupos enmiendan el proyecto original, no el informe de la Ponencia. Por tanto, es absolutamente imprescindible. Al votar los artículos, lo hacemos según el informe de la Ponencia y, en consecuencia, lo que propone S. S. no es necesario.

Vamos a proceder a la votación. En primer lugar, enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco. ¿Se mantienen las tres enmiendas, señor Echeberría? (Asentimiento.) ¿Se pueden votar conjuntamente?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Creo que son las enmiendas número 1, 2 y 3. Yo rogaría votación separada para la 3.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Pido exactamente lo mismo, votación separada para la número 3.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos las enmiendas 1 y 2, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a continuación a votar la enmienda número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, seis; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación vamos a votar la única enmienda, me parece, señor Sedó, que queda vigente, que es la número 67.

El señor **SEDO Y MARSAL**: Señor Presidente, siempre y cuando sea aprobada la enmienda transaccional al artículo 2.º.

El señor **PRESIDENTE**: Son dos momentos distintos. S. S. me parece que ha expresado que retira, primero la 66 y luego la 65.

El señor **SEDO Y MARSAL**: Yo retiro la 65, en el supuesto de que quedara en vigor la transaccional.

el señor **PRESIDENTE**: La transaccional está en vigor.

El señor **SEDO Y MARSAL**: Entonces sólo queda la 67.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos la enmienda 67, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación, entramos en las enmiendas del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que van de la 12 a la 22. ¿Solicitan SS.SS. votación separada de alguna de ellas? (Un señor Diputado: Quisiera que se votaran por separado la 12, la 13 y la 21.)

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna otra indicación? (Pausa.) Votamos, pues, las enmiendas números 12, 13 y 21, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 20; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos las distintas enmiendas de Coalición Popular, que son las números 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 22.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las restantes enmiendas de Coalición Popular antes descritas.

A continuación, señorías, pasamos a votar las enmiendas transaccionales propuestas por el Grupo Parlamentario Socialista, de acuerdo con el texto del informe de la Ponencia.

La primera de las transacciones se refiere al párrafo segundo del artículo 1.º, tal como queda en el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional antes señalada.

A continuación, pasamos a votar la enmienda transaccional al párrafo tercero del artículo 2.º, tal como figura también en el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, vamos a pasar a votar los artículos de estos Capítulos primero y segundo. ¿Desean SS.SS. votación separada?

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Señor Presidente, del artículo 1.º, desearía votación separada de lo que no ha sido afectado por la enmienda transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: O sea, de los párrafos primero y tercero de dicho artículo, según el informe de la Ponencia.

¿Alguna otra indicación?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Quisiera que se separara el párrafo primero del tercero, en el artículo 1.º

El señor **PRESIDENTE**: Es lo mismo que ha dicho el señor Echeberría.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Me ha parecido entender que él unía el primero y el tercero.

El señor **PRESIDENTE**: El ha pedido votación separada del primero y del tercero.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Yo pido votación separada de todos.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar entonces artículo por artículo, de las partes no votadas, que me parece que va a ser lo mejor.

Votamos el artículo 1.º, párrafo primero, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

El párrafo segundo ha sido votado al aprobar la enmienda transaccional propuesta por el Grupo Socialista.

Pasamos a continuación a votar el párrafo tercero del artículo 1.º

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el párrafo tercero del artículo 1.º y, por tanto, el conjunto de ese artículo, según el informe de la Ponencia, habiéndose introducido la enmienda transaccional del Grupo Socialista.

En el artículo 2.º ya hemos votado el nuevo párrafo tercero al aprobar la enmienda transaccional del Grupo Socialista. ¿Se pide votación separada sobre el resto de los párrafos? (Pausa.)

Votamos el artículo 2.º, salvo el texto de la enmienda transaccional antes aprobada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado este artículo 2.º en su totalidad.

A continuación, votamos el artículo 3.º

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 3.º, según el informe de la Ponencia.

Votamos el artículo 4.º, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, cuatro:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

A continuación, vamos a debatir, señorías, el Capítulo tercero, que comprende los artículos 5.º a 9.º, ambos inclusive, y al cual hay presentadas diversas enmiendas.

En primer lugar, para la defensa de las enmiendas números 4, 5, 6, 7 y 8, del Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el señor Echeberría.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Señor Presidente, nuestra enmienda número 4 es una enmienda de sustitución al artículo 5.º. Este artículo determina las competencias del Ministerio de Industria y Energía en re-

Artículos
5.º a 9.º

lación con las concesiones y autorizaciones administrativas ligadas al servicio público del gas.

Es lógico que sea el Estado quien defina las materias supeditadas a concesión, es decir, lo que del régimen de concesión administrativa, entidades públicas o privadas ha de tener carácter de básico, ello en aplicación del artículo 149.25 de la Constitución que establece la competencia exclusiva del Estado en la fijación de las bases de régimen minero y energético.

Sin embargo, ese carácter básico no es extensible al otorgamiento, denegación o transferencia de las concesiones, ya que en virtud del artículo 11.2.c) del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma del País Vasco, es de competencia de ésta el desarrollo legislativo y la ejecución del régimen minero y energético y ello porque las concesiones y autorizaciones administrativas entran de lleno en las facultades de ejecución, sin que puedan considerarse competentes del concepto de lo básico, que es lo que corresponde, y no más, al Estado.

En consecuencia, nuestra enmienda número 4 simplifica la redacción del artículo 5.º con una referencia genérica a las actividades enunciadas en el artículo 2.º del proyecto de ley y, además, salva las competencias que, según sus Estatutos, puedan tener las comunidades autónomas en esta materia.

En cuanto a la enmienda número 5, se trata de una enmienda de adición al artículo 6.º. Tal y como se ha argumentado en nuestra enmienda número 2, al párrafo segundo del artículo 1.º de este proyecto de ley, al conciliar el artículo 128.2 de la Constitución, el 10.11 del Estatuto de la Comunidad Autónoma del País Vasco y al 86.3 de la Ley de Bases de Régimen Local, la efectiva ejecución de las actividades reservadas a favor de las entidades locales en régimen de monopolio, requiere la aprobación por el órgano de Gobierno de la Comunidad Autónoma.

Además de este argumento de carácter formal, se da de hecho otro de carácter pragmático. Dado el gran número de corporaciones locales existentes sería ilógico condicionar la política gasística a la multitud de iniciativas que aquéllas pudieran adoptar, siendo aconsejable una orientación unitaria a nivel autonómico para el desarrollo coordinado de la misma. Por ambas razones nuestra enmienda número 5 establece la previa aprobación, por el órgano correspondiente de la Comunidad Autónoma, de la decisión de la entidad local de asumir la prestación del servicio a que se hace referencia en el párrafo segundo del artículo 1.º del proyecto de ley.

En cuanto a la enmienda número 6, se trata de una enmienda que propone suprimir el artículo 7.º El carácter básico de este proyecto de ley no permite, a nuestro entender, una regulación tan detallada como la contenida en el artículo 7.º, regulación que deberá ser efectuada en los reglamentos de desarrollo de la norma. Es decir, si lo que el proyecto de ley pretende es el establecimiento de unas directrices básicas de actuación en el sentido de actividad material calificada de tal por su contenido, debe tenerse en la fijación concreta de los criterios básicos sin que, a partir de los mismos, deba regular en el propio texto as-

pectos de carácter estrictamente puntual relacionados con la materia y, en todo caso, susceptibles de ser normativizados en posteriores textos reglamentarios que supongan, a la vez, un desarrollo de las disposiciones originarias y una adaptación coyuntural a las propias necesidades del objeto regulado, a la vista de la evolución específica del mismo, en razón de las variaciones que puedan producirse.

Por ello, se entiende que el proyecto de ley ha de constreñirse a la regulación de una serie de criterios básicos específicos de ordenación, confiando en el subsiguiente desarrollo reglamentario la articulación pormenorizada de la materia. De otro modo se haría imposible el ejercicio de las facultades de desarrollo legislativo y ejecución que pueden corresponder a las comunidades autónomas, según lo establecido en sus Estatutos, como es el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que ya se ha señalado al defender enmiendas anteriores. Por todo ello nuestra enmienda número 6 propone la supresión de este artículo 7.º

En cuanto a la enmienda número 7, que es de adición al artículo 8.º, cabe decir que algunas comunidades autónomas tienen competencias en materia de normalización, certificación y homologación, así como de seguridad industrial y calidad, como es el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco, según el artículo 10.30 de su Estatuto. En este sentido existe ya en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco el decreto 275/1986, de 25 de noviembre, que establece la regulación sobre calidad y seguridad industrial que alcanza aspectos tales como normalización, certificación, reglamentos técnicos, homologación, etcétera.

Por ello, en la redacción originaria del artículo 8.º, se hace necesaria la introducción de la reserva precisa en favor de las comunidades autónomas que dispongan de dichas atribuciones en razón a sus respectivos Estatutos de autonomía, cosa que se consigue con la adición que propone nuestra enmienda número 7.

En cuanto a la enmienda número 8, que es una enmienda de adición al artículo 9.º, la última de este grupo de enmiendas que estoy defendiendo en este momento, se propone añadir un nuevo párrafo. En él se trata de armonizar la concreción de los beneficios fiscales con el sistema de concierto económico vigente en la Comunidad Autónoma del País Vasco. La propia Ley 12/1981, de 13 de mayo, por la que se aprueba el concierto económico con la Comunidad Autónoma del País Vasco, establece en su artículo 3.º, párrafo primero, como principio general, el respeto de la solidaridad en los términos prevenidos en la Constitución y en el Estatuto de Autonomía, de donde se infiere que el correcto ejercicio del citado principio de solidaridad debe manifestarse en la aplicación efectiva de los beneficios previstos en los tres apartados del artículo 9.º del proyecto de ley que contemplamos.

En consecuencia, es necesario establecer los mecanismos oportunos para que los precitados beneficios puedan hacerse efectivos en la Comunidad Autónoma del País Vasco y, a estos efectos, nuestra enmienda número 8 propone que la aplicación de los citados beneficios fiscales se haga

en consonancia con lo que establecen las leyes de concierto o convenios económicos.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas 68, 69 y 70, de Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO Y MARSAL**: Nuestra enmienda número 68 hace referencia al artículo 6.º del proyecto de ley. Lo que pretende esta enmienda es reducir a un año el plazo que se da a las corporaciones locales para considerar la obligación de ejercitar la facultad a que hace referencia el párrafo segundo del artículo 1.º, que pasará a ser párrafo tercero. Creemos que el que transcurran dos años para que se decida la corporación local es demasiado tiempo. Consideramos que el espacio de tiempo de un año puede contemplar la redacción de los presupuestos municipales en cualquiera de sus momentos. Un año es suficiente para que un ayuntamiento pueda ver si su actuación es necesaria en aplicación de la parte expositiva del artículo 1.º

Nuestra enmienda número 69, al artículo 8.º, es una enmienda básicamente de tipo competencial. El Portavoz del Grupo Vasco nos decía que muchas Comunidades Autónomas tienen normativas al respecto. Nosotros en esta enmienda la variación que introducíamos es que el Gobierno establecerá las disposiciones básicas. La adición del término de «disposiciones básicas», creemos que es suficiente y, por tanto, el hecho del concepto autonómico queda ya incluido aquí.

La enmienda número 70 es una enmienda de adición. Como en este artículo 9.º se dan una serie de ventajas y exenciones fiscales a las empresas concesionarias, nosotros creemos que el desarrollo del cumplimiento del Plan Energético Nacional y toda la ejecución del protocolo e intenciones para el desarrollo del gas en España necesitará que haya muchas sociedades que tengan que reagruparse y otras tendrán que segregarse.

Entonces, nos encontraremos con que habrá aportación de activos entre compañías distribuidoras y concesionarios y lo que nos interesa en este aspecto es dar la máxima facilidad para que puedan cumplirse los objetivos, como decíamos, del Plan Energético.

Nuestra enmienda de adición es de cuatro epígrafes, d, e, f y g, en los que pedimos más beneficios fiscales a todo lo que sea fusión y escisión de empresas, a lo que sea dar facilidades respecto al impuesto de transmisiones patrimoniales y actos jurídicos para la constitución de sociedades, ampliaciones de capital y emisión de obligaciones; dar también bonificaciones al impuesto sobre sociedades por los incrementos patrimoniales en las transmisiones de activos y, también, una bonificación en las cuotas del impuesto municipal sobre el incremento del valor de los terrenos por cuanto se devengarán en las transmisiones de los inmuebles de todas estas compañías que, para llegar a buen fin en todo el proceso del Plan Energético, en muchas ciudades, deberan agruparse. Por lo tanto, si damos unas facilidades desde un punto de vista, hay que ampliarlas lo más posible, para llevar adelante el plan.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario CDS tiene solamente una enmienda, la número 60.

Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Nuestro Grupo ha pretendido simplificar al máximo el número de las enmiendas para fijarse en los aspectos más sustantivos de la ley, y en conexión con la política económica del país entendemos que es importante tanto la introducida en el artículo 7.º del proyecto como las modificaciones de la ponencia que matizaré.

En primer lugar, se refieren a la fianza o garantía y, concretamente, a la determinación de la misma. Creemos que esa determinación debe realizarse en armonía con el reglamento público del servicios de gases combustibles, aprobado por Decreto de 26 de octubre de 1973, estableciendo la misma en razón del dos por ciento del importe de las instalaciones afectadas. Es decir, no dejar indeterminada o, incluso, se podría transaccionalmente establecer como máximo ese dos por ciento.

En segundo lugar, entendemos que al poder ser objeto de concesión instalaciones de gran cuantía económica, es lógico que a medida que se vayan aprobando las obras a través de las actas parciales que se vayan levantando, empiece a liberarse la fianza constituida porque, de lo contrario, se queda inmovilizado, sin justificación posible un capital que es interesante dentro de esa política económica de reactivación y de apoyo a la empresa, al objeto de crear puestos de trabajo y de activar la marcha y el desarrollo de la misma.

En otro orden de cosas, la enmienda pretende la modificación del apartado c) al otorgar un plazo máximo —y pongo el énfasis en el término máximo— del plazo que se establece en la Ley de Contratos del Estado y no de 75 años. En este sentido quisiera llamar la atención de SS.SS. en orden a que la redacción dada por la Ponencia todavía perjudica más la situación, porque dice, primero: «Se otorgarán por un plazo máximo de setenta y cinco años, del que no se podrá exceder en ningún caso». Y más adelante se habla de las instalaciones afectas a cada concesión revertirán a la Administración concedente al término del plazo por el que hubiere sido concedida o de sus prórrogas legales. De tal forma que, tal como está redactado, parece que el «en ningún caso», de la primera parte del apartado c), impide el que las prórrogas que más adelante se denominan «prórrogas legales» puedan aplicarse cuando se haya llegado al término de setenta y cinco años, en contradicción con el límite que se establece, repito, en la Ley de Contratos del Estado.

Entendemos que es importante tener esto en cuenta. En definitiva, pretende armonizar lo que es la concesión con la importancia cuantitativa de las obras e instalaciones que la iniciativa privada puede realizar en desarrollo de esa concesión y armonizar ese esfuerzo inversor con la correspondiente conducta de la Administración.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, su Grupo tiene diversas enmiendas, desde la 23 hasta la 38 a este capítulo 3.º Su señoría tiene la palabra para su defensa.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, señor Presidente, de la enmienda 23 hasta la 38, al capítulo 3.º.

La primera, la 23, al párrafo 1.º del artículo 5.º, es un texto de modificación que SS.SS. conocen y la razón fundamental de nuestra enmienda es que, según el proyecto, parecen excesivas las atribuciones que se conceden al Ministerio de Industria y Energía. No distingue entre concesiones y autorizaciones —me estoy refiriendo al texto del proyecto—, provocando otra vez una gran confusión normativa. El proyecto menciona insuficientemente las competencias de las comunidades autónomas, por referencias a las actividades del artículo 2.º que no estén contempladas en los estatutos de autonomía, y olvida que la competencia del Estado es de legislación básica y exclusiva cuando el aprovechamiento energético o el transporte de energía afecta a otras comunidades o salga del ámbito territorial de una comunidad autónoma. En definitiva, no contiene el proyecto un desarrollo del sistema de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas en materia que es de extraordinaria importancia para algunas de éstas. A tales efectos, es insuficiente la afirmación contenida —y creo que merece la pena adelantarse a la disposición final primera— del carácter básico de los preceptos de la ley, pues tal como se deduce de la doctrina del Tribunal Constitucional y según la forma y contenido de tales preceptos, los mismos no pueden considerarse como básicos.

Por otra parte parece —y ya lo decíamos durante el debate de totalidad en el Pleno— que no tiene sentido el que se defienda que competencias tan trascendentales como son las condiciones internacionales correspondan exclusivamente al Ministerio de Industria. No tiene sentido, según nuestro criterio. Una gestión supranacional tiene algo que ver —entendemos nosotros— con el Ministro de Asuntos Exteriores y, normalmente, creemos, con el Consejo de Ministros de una forma colegiada y solidaria.

Nuestra enmienda siguiente, número 24, está referida al párrafo 1 del artículo 5.º. Volvemos a insistir sobre el concepto que tanto nos preocupa de que quedara constancia en la ley, y lo decimos una vez oído al Portavoz del Grupo Socialista con bastante desaliento, dado que hemos visto una falta de sensibilidad en este aspecto de los desequilibrios socio-económicos territoriales que, en otros casos, repito, como en la Ley de Transporte, se tuvo en cuenta; aquí no. Parece ser que no se va a aceptar este tipo de presencia y de necesidad de corrección de desequilibrios entre las diversas regiones, pero esa es la justificación que nosotros hemos aportado para esta enmienda número 24. En definitiva, intentábamos con ella una mayor congruencia con el interés general y con los mandatos constitucionales que habíamos citado anteriormente.

La enmienda número 25 es de supresión y está referida al párrafo 24 del artículo 5.º, siendo perfectamente congruente con las anteriores.

La enmienda número 26 se refiere al artículo 6.º e intenta modificarlos sobre todo en lo que afecta al plazo de un año, que nosotros creemos que es más conveniente, y ponemos el énfasis en que se «formalizará fehacientemente la ejecución de la totalidad», y subrayo «de la totalidad» de las instancias precisas para el servicio.

Nosotros entendemos que con nuestra enmienda se elimina una reiteración innecesaria, cual es esa referencia a la corporación local que no es en absoluto imprescindible, y procura una mayor eficacia a las corporaciones, tanto en la tramitación de expedientes como en la fijeza de soluciones, de forma que no esté variando constantemente.

En definitiva, lo que nuestra enmienda pretende es intentar evitar la picaresca de hacer una zanjita o un contrato mínimo para cubrir el expediente y seguir luego impidiendo el servicio. Repito, que entendíamos nosotros, y lo seguimos entendiendo, que un plazo de dos años es mucho y por eso lo deseamos rebajar, enmendándolo, a un año.

La enmienda número 27 se refiere al artículo 6.º y en ella proponemos sustituir la expresión «efectuada dicha reserva», por «ejercido dicho derecho», en congruencia con lo que hemos debatido durante el análisis que hemos hecho en la Comisión de los capítulos primero y segundo de este proyecto de ley. Por tanto, está en congruencia con las anteriores enmiendas presentadas por el Grupo de Coalición Popular.

La enmienda número 28 está referida al párrafo 2 del artículo 7.º e intentamos con ella suprimir la expresión «como mínimo», en base a que es absolutamente innecesario ese término, ya que lo que el proyecto recoge son requisitos, y no hay por qué decir que son mínimos, ya que sencillamente se trata de requisitos.

La enmienda número 29 la hemos presentado al requisito a), del artículo 7.º e intentamos con ella suprimir la expresión «como mínimo», en base a que es absolutamente innecesario ese término, ya que lo que el proyecto recoge son requisitos, y no hay por qué decir que son mínimos, ya que sencillamente se trata de requisitos.

La enmienda número 29 la hemos presentado al requisito a), del artículo 7.º intentando otra vez, como habíamos hecho ya en los capítulos primero y segundo, modificar la palabra «Entidades», por «Empresas», y aunque allí se debatió, insistimos en que no entendemos por qué debe estar ahí la palabra «Entidades», cuando la palabra «Entidades», implica Entidades Públicas, o sea corporaciones locales y Comunidades Autónomas, y con estas instituciones se deben hacer transferencias o convenios de institución a institución, reservando las concesiones para las empresas particulares. No insisto más porque ha sido debatido anteriormente, pero esa es también la razón de nuestra enmienda número 29.

La enmienda número 30, se refiere al requisito a) del artículo 7.º y en ella se propone suprimir la expresión «y financiera». La razón de la misma está en que la solvencia económica incluye también la financiera y, por tanto, no es preciso que el proyecto de ley lo recoja.

La enmienda número 31 está referida también al requisito a) del artículo 7.º e intenta suprimir todo el final del artículo por innecesario, y que la correcta prestación del servicio comprende por puesto el mantenimiento de las instalaciones para garantizar la continuidad del suministro, ya que si dicho mantenimiento no se consigue, no está garantizado y, por tanto, todo ese final es absolutamente superfluo en el artículo.

La siguiente enmienda es la número 32, al requisito b) del artículo 7.º, y es más bien de tipo técnico. Trata de que quede claro y más coherente que la obligación que hay que garantizar no es la de funcionamiento y, por lo tanto, hay que especificar que se trata de obligaciones de instalación. No entendemos, cómo se hace en el proyecto, por qué se llega a detallar los posibles tipos de fianzas cuando es una cosa que realmente no es propio de una ley sino más bien de un reglamento posterior.

La siguiente es la enmienda número 33, al requisito e) 2 del mismo artículo 7.º que estamos enmendando y en la que proponemos una modificación con un texto nuevo, poniendo énfasis en que quede claro el «ius variandi» de las variaciones que, creo recordar, según la Ley de Contratos del Estado, está en el 20 por ciento.

Se trata de lograr una redacción más correcta y con nuestra enmienda se consigue una coherencia con los límites de modificaciones que tienen previsto el Estado en legislación vigente de contratos.

La enmienda número 34, la hemos planteado al requisito e) 3 del artículo 7.º Con ella intentamos la supresión de tal requisito, ya que existe una clara duplicidad con la causa segunda del artículo 75 de la ley de Contratos del Estado. Dado que el proyecto de ley establece en su artículo 7.º como requisito c) el que serán causas de extinción las concesiones otorgadas además de las que incluye el artículo de la Ley de Contratos del Estado, no tiene sentido que se repita.

Por ello, el no aceptar esta enmienda por el Grupo mayoritario entendemos que colma el cémit de la no permeabilidad a la hora de proponer enmiendas, ya que de no aceptarse, lo único que se consigue es que una misma causa y requisito de extinción figure duplicado en una ley, la cual carece de sentido.

La misma justificación y la misma extrañeza por nuestra parte la referimos a la enmienda siguiente, a la número 35, relativa en este caso al requisito e) 5 del mismo artículo 7.º, cuando intenta suprimir la frase «de las condiciones establecidas por la Administración para la prestación del servicio o...», ya que esto mismo está recogido en la causa primera del artículo 75, de la Ley de Contratos del Estado. Volvemos otra vez a ese cémit de no permeabilidad por parte del Grupo mayoritario, y que si no se admiten dichas enmiendas, ahí va a existir una duplicidad que va a causar extrañeza en las personas que vayan a utilizar, manejar y poner en vigor esta ley.

La siguiente enmienda es la número 36, al requisito f) del artículo 7.º y es de supresión. Lo dijimos ya durante el debate que tuvimos en el Pleno, no alcanzamos a entender por qué se admite en este proyecto que la Administración podrá acordar la intervención de una empresa concesionaria en los términos que reglamentariamente se determinen, como especifica el proyecto, cuando está claro que el artículo 128.2 de la Constitución establece que si hubiera necesidad que llevarse a cabo una intervención de este tipo de exigencias de interés general en cada caso, y subrayo lo de «en cada caso», necesariamente, según tal mandato constitucional, habría que efectuarse mediante

ley, que es el rango legal exigible para fijar los términos de una operación de este tipo. Según el proyecto el rango de ley se devalúa hasta un reglamento posterior a una ley, cosa completamente incomprensible para nuestro grupo, ya que lo que se está soslayando es el principio de reserva legal contenido en el propio artículo 128.2 de la Constitución.

La siguiente enmienda es la número 37, al párrafo 5 del artículo 9.º, donde intentamos la adición siguiente: «o de las corporaciones locales que hayan asumido la prestación del servicio».

Entendemos nosotros que parece lógico que las corporaciones locales también tengan derecho a ese beneficio que queda regulado en el proyecto, ya que no entendemos por qué se elimina de tales beneficios financieros a las corporaciones locales que hayan asumido el servicio. Debía ser justamente lo contrario, ya que por haber dado el paso adelante de hacerse cargo del servicio, deben tener también la apoyatura de tipo financiero que tienen del resto de las entidades que acuden a prestar este servicio. Es una discriminación que no tiene lógica.

La última de nuestras enmiendas a este capítulo tercero es la número 38, referida al artículo 9.º Intentamos con ella la adición de una letra d) que dijera que estas entidades que han de hacer este servicio público también tuvieran derecho a los beneficios derivados de la aplicación de la Ley 50/1985, de 23 de diciembre, de incentivos regionales para la corrección de desequilibrios económicos interterritoriales.

Va en la misma filosofía general de nuestras enmiendas y está justificado este intento de aportación nuestro al proyecto por concordancia con el artículo 40.1 de la Constitución y por coherencia legislativa de unos textos legales con otros.

Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno en contra, tiene la palabra el señor Torres por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Comenzaré, con su permiso, señor Presidente, haciendo primero mención de las enmiendas transaccionales que propone nuestro Grupo, así como a las que se aceptan, ya que en la argumentación posterior haremos mención a ellas.

Empezaré por decir que en el artículo 6.º proponemos en este momento una enmienda que es simplemente una modificación de la redacción del principio del artículo, porque nos parece que tal y como está redactado no está suficientemente claro.

En este sentido la redacción sería la siguiente: «La incoación de expediente de concesión para la implantación del servicio de suministros se notificará a las entidades locales...». El resto del artículo quedaría como está, de tal manera que varían exclusivamente las tres primeras líneas del artículo. Como se ve, no modifica el espíritu del mismo.

En cuanto al artículo 7.º, hemos presentado una enmienda transaccional a la número 32 de Coalición Popu-

lar. De la enmienda de Coalición Popular se suprime la expresión «proporcionalmente» y queda sustituida por la de «reglamentariamente y de forma proporcional», quedando el resto de la enmienda tal y como la propone el Grupo de Coalición Popular.

La otra enmienda transaccional presentada, y que conocen también el resto de los grupos, es la número 33 de Coalición Popular referente al requisito e) 2 del artículo 7.º, que quedaría redactada de la siguiente manera: «La no aceptación por parte del concesionario de modificaciones de carácter técnico y/o ampliaciones en el ámbito territorial de la concesión propuesta por la Administración por razones de interés público».

También presentamos una enmienda transaccional con la número 34 de Coalición Popular — los razonamientos del señor Camisón nos han convencido — en la que proponemos que la parte primera de la letra e) quede redactada de la siguiente manera: «Serán causas de extinción de las concesiones otorgadas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 75 de la Ley de Contratos del Estado, las siguientes:» Pensamos que con eso eliminamos, de una manera categórica el problema de la duplicidad y a nosotros nos parece que es importante que el resto de lo que se dice en el artículo 7.º, letra e), quede tal y como está.

Por otra parte, quiero anunciar que nuestro Grupo acepta las siguientes enmiendas: la número 28 de Coalición Popular, que propone la supresión del término «... como mínimo...» en el párrafo segundo; la número 31 de Coalición Popular, de supresión en la letra a) desde el término «solicitado» hasta el final; la enmienda número 35 de Coalición Popular de supresión, en el requisito e) 5, del artículo 7.º, de la siguiente frase: «... de las condiciones establecidas por la Administración para la prestación del servicio o...».

En el artículo 9.º aceptamos también la enmienda propuesta por Coalición Popular, número 37, de añadir en la letra c), entre «concesionarias» y «se considerarán», el siguiente texto: «... o las corporaciones locales que hayan asumido la prestación del servicio».

Por otra parte en el artículo 7.º, letra f), en la Ponencia se aceptó la enmienda del Grupo Socialista y en el último párrafo del texto dice: «... de la seguridad de los mismos», cuando en realidad debe decir: «... de la seguridad de las mismas». Es un error mecanográfico.

Dicho esto paso rápidamente a expresar que no aceptamos la enmienda número 4 del PNV. Nos parece que pierde claridad con respecto al texto; que no hace referencia a la Ley 8/1975, lo que nos parece que es importante, por otra parte, en el artículo 2.º, no se hace referencia a la Red Nacional de Gasoductos ni a las conexiones internacionales, con lo cual, si aprobáramos la enmienda, esto quedaría fuera del texto y a nosotros nos parece que es importante que esté. En relación con la argumentación que dio el PNV, en la disposición final primera ya se dice que este artículo no tiene carácter básico.

Tampoco aceptamos la enmienda número 5 del Partido Nacionalista Vasco por cuanto nos parece que esta enmienda puede afectar a la autonomía de las corporaciones locales. Ya en el artículo 86, párrafo 3, de la Ley de Ré-

gimen Local queda perfectamente claro — como ha dicho el mismo portavoz — que cuando los entes locales vayan a prestar el suministro en régimen de monopolio éste tendrá que ser aprobado por la comunidad autónoma.

La enmienda número 6 del PNV tampoco podemos aceptarla, porque el artículo 149.1.18 de la Constitución lo que reconoce son las competencias exclusivas del Estado para el establecimiento de la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas. Carece de sentido la supresión del artículo 7.º porque el Estado lo único que hace es ejercitar esa competencia.

En cuanto a la enmienda número 7 del PNV nos parece que tampoco es aceptable, porque la necesidad de armonización y homogenización de las características que deben cumplir los gases combustibles y del establecimiento de condiciones mínimas de seguridad en industria e instalaciones de dichos combustibles exige el establecimiento reglamentario por parte del Gobierno de la correspondiente normativa técnica y de seguridad que, en todo caso, tendrá carácter de básico, porque así se establece además en la disposición final primera. Por tanto, las comunidades autónomas lo que pueden hacer es complementarla, pero en ningún caso sustituirla.

La enmienda número 69 de Minoría Catalana hace referencia precisamente a que deben tener carácter de básico y esto se establece ya en el proyecto de ley en la disposición final primera.

También la enmienda número 8, última del PNV, nos parece que no es aceptable porque la referencia a situaciones excepcionales derivada de peculiaridades autonómicas deben estar reguladas por la legislación específica aplicable y no por esta ley.

En cuanto a las enmiendas de Minoría Catalana, la número 68, relativa a reducir en un año el tiempo en que las corporaciones locales pueden iniciar las obras, no nos parece aceptable ya que no es superfluo poner dos años. Aquí entramos en una filosofía muy subjetiva, porque unos pueden pensar que son suficientes tres años y otros tres meses, pero el caso es que nosotros estamos hablando de inicio de las obras y no de aprobación del expediente. Nos parece que el tiempo de dos años es suficiente y creemos que no debe ser reducido, por la experiencia que tenemos al respecto.

A la enmienda 69 ya hice referencia hablando de las enmiendas del PNV. La disposición final primera está claro que habla de que será disposición básica todo lo concerniente al desarrollo de la normativa técnica de seguridad y, por tanto, no es necesario incluirlas aquí.

La enmienda 70 de Minoría Catalana en el fondo no nos disgusta demasiado, pero razones presupuestarias de límite de beneficios fiscales y sobre todo de homogeneidad con otros sectores nos impiden aceptarla. Nos parece que los beneficios que se estipulan en el texto del artículo 9.º del proyecto de ley son más que suficientes.

Pasando a la enmienda número 60 del CDS, defendida por el señor Rebollo, fijando el plazo en 75 años no hacemos ni más ni menos que continuar con lo que establece la reglamentación vigente al respecto. En cuanto a lo de fijar la fianza en el dos por ciento, nos parece que es me-

jor fijarla reglamentariamente, ya que permite tener en cuenta la magnitud de las instalaciones, la cobertura geográfica del servicio a prestar, el número de afectados, el tipo de abonados receptores del servicio, doméstico, comercial, industrial, etcétera, es decir, concede el tener en cuenta al menos una serie de situaciones a la hora de establecer el tanto por ciento. Por otra parte, ya es sabido que hemos aceptado una enmienda de Coalición Popular respecto a este artículo, que hemos transaccionado a su vez.

Por otra parte, la constitución de la fianza tiene por misión garantizar la prestación del servicio, no la puesta en marcha de las instalaciones. Por ello, consideramos que la devolución de la fianza de manera progresiva no es posible mientras no se haya garantizado —repito— la prestación del servicio, que es lo que pretende la fianza.

La enmienda número 23 de Coalición Popular no la podemos aceptar por entender que las actuaciones administrativas sobre esta materia tienen un carácter fundamentalmente técnico y que es mejor no aumentar la burocracia y que sea el Ministerio de Industria y Energía el que tenga las competencias que actualmente tiene ya, porque no estamos aumentando en un ápice las competencias que en la actualidad tiene el Ministerio de Industria y Energía, sino que lo único que estamos haciendo es reflejar en este texto las que actualmente tiene.

Por otra parte, la referencia a la defensa nacional nos parece que es importante.

En cuanto a lo de si el Ministerio de Asuntos Exteriores tiene que intervenir o no, es lógico y natural que un Ministro, el Ministro de Industria o cualquier otro, en el ámbito de sus competencias y cuando considere que una actuación de su Ministerio puede estar incardinada con la competencia de otro, solicite una coordinación —para eso es un Gabinete— y, por tanto, nos parece que no es aceptable la enmienda que propone Coalición Popular.

La enmienda número 24, también de Coalición Popular, quizá tendría algún sentido en el artículo 3.º, donde se habla de la planificación, pero nos parece que no tiene desde luego sentido en el artículo 5.º y, además, consideramos que no aporta ninguna novedad.

La enmienda número 25 de Coalición Popular propone la supresión del artículo 5.º, párrafo segundo. Al no haberse aceptado las anteriores enmiendas 23 y 24 del mismo Grupo, en coherencia con esa no aceptación, tampoco puede aceptarse ésta.

En cuanto a la enmienda número 26 de Coalición Popular, nos parece que tampoco es aceptable, por las mismas razones que hemos expuesto anteriormente respecto a otra enmienda de Minoría Catalana.

Tampoco aceptamos la enmienda número 27, por cuanto que la enmienda número 75 del Grupo Parlamentario Socialista deja mucho más claro, a nuestro entender, el texto del proyecto de ley, haciendo referencia a la Ley de Bases de Régimen Local.

La enmienda número 29 de Coalición Popular propone sustituir la palabra «entidades» por «empresas». Antes ya se argumentó que no era posible porque se eliminan las

corporaciones locales y otras entidades de Derecho público.

La enmienda número 30 del mismo Grupo propone la supresión en el artículo 7.º, requisito a), de la palabra «financiera». A nosotros nos parece que no es superflua su inclusión, ya que tiene relación con la situación de liquidez de las entidades concesionarias y, por tanto, no podemos aceptarla.

La enmienda número 34, a que antes hacía referencia, ha sido transaccionada «in voce» sobre el requisito e) del artículo 7.º

El señor **PRESIDENTE**: ¿A qué enmienda se ha referido?

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: A la enmienda número 34 de Coalición Popular. He dicho antes que proponíamos una nueva redacción para el artículo 7.º, requisito e), que he leído. Pensamos que con esa nueva redacción queda resuelto el problema que planteaba la enmienda número 34 de Coalición Popular.

La enmienda número 36 al artículo 7.º, requisito f), de supresión, nos parece que no es posible aceptarla, y menos todavía teniendo en cuenta que nuestro Grupo ha presentado una enmienda, aceptada ya en Ponencia, al artículo 7.º, requisito f), de adición, donde se añaden las causas que serán de intervención de las empresas concesionarias por parte de la Administración. Se dice: «A estos efectos, serán causa de intervención de una empresa concesionaria por la Administración las siguientes:» y se especifican. Nos parece que con esta especificación de las causas de intervención de las empresas, queda salvada la argumentación en contra que el señor Camisón, representante de Coalición Popular, hacía respecto al texto del proyecto de ley. Por tanto, no podemos aceptar la enmienda de supresión que propone el Grupo de Coalición Popular.

No podemos aceptar tampoco la enmienda número 38 del Grupo de Coalición Popular. Consideramos que no es necesaria la inclusión de dicho epígrafe porque los beneficios incluidos en la citada Ley 50/1985 están regulados por la misma y los posibles beneficiarios podrán acogerse a ellos cuando cumplan lo estipulado en dicha ley, independientemente de que se recoja tal posibilidad en la ley objeto de enmiendas.

La enmienda número 37 ha sido aceptada y, por tanto, termino con esto mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres, le ruego que pase a la Mesa el texto de su enmienda transaccional a la 32 del Grupo Popular para distribuirlo entre los grupos.

Quizá llegue un día en que desde la Presidencia tengamos que pasar a S.S. unos modelos estándar para las enmiendas transaccionales. Se entiende que la sustitución se hace en el texto de la enmienda del Grupo Popular. Es decir, el texto de la enmienda transaccional que sometemos a votación es la enmienda 32 de Coalición Popular con las modificaciones que S.S. propone. Me parece una metodología tan buena como las anteriores. Quizá tengamos que normalizarla.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Efectivamente, señor Presidente, nosotros proponemos la enmienda transaccional a la enmienda número 32.

El señor **PRESIDENTE**: Sus señorías tienen que tomar el texto de la enmienda 32 de Coalición Popular y hacer las sustituciones que propone el ponente socialista, que figuran en el texto que se les ha entregado. Y lo mismo en la enmienda número 33.

Para un turno de réplica, tiene la palabra el señor Echeberria, por el Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Como línea general, tengo que decir que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha despachado este conjunto de enmiendas con bastante poco rigor y profundidad.

En cuanto a nuestra enmienda número 4, nosotros lo que discutimos es precisamente que el artículo 5.º va más allá de lo que puede considerarse básico en este proyecto de ley. Lo que nosotros proponemos es que se respeten las facultades de desarrollo legislativo y de ejecución que tienen las comunidades autónomas. A esos efectos, reconocemos que el Estado tiene la facultad de definir lo que ha de tener el carácter de básico, es decir, las materias que han de estar supeditadas a la concesión. Pero lo que decimos es que la concesión la podrá hacer la comunidad autónoma cuando sea competencia de ella. No negamos que, por ejemplo, en el caso de una conexión internacional la competencia pueda ser del Estado. Eso no se dice en nuestra enmienda; nosotros no negamos eso. Lo único que decimos es que no se puede bajar al detalle, como se hace en este artículo, si se quiere respetar el carácter básico que tiene que tener el proyecto de ley y, en consecuencia, no se puede impedir a las comunidades autónomas el ejercitar las competencias de desarrollo legislativo y de ejecución que les corresponden. Por eso decimos que sí a la definición de materias supeditadas a concesiones por el Estado que tienen carácter básico, pero no a las facultades de ejecución, que en este caso serían el otorgamiento, denegación o transferencia de las concesiones cuando estuviesen dentro del ámbito de las competencias de las comunidades, que no es el caso, supongo, de las conexiones internacionales.

En cuanto a la enmienda número 5, el problema es que si consideramos que ésta es de alguna manera posterior a la Ley de Régimen Local y además es específica, puede interpretarse que en este caso no es necesario cumplir ese requisito que se fija en la Ley de Régimen Local de que exista la aprobación previa por el órgano de gobierno de la comunidad autónoma o de la Administración pública competente de esa reserva que quiera ejercitar la Administración local correspondiente.

En consecuencia, ya sabemos de sobra que en la Ley de Régimen Local se establece ese requisito, lo que ocurre, como digo, es que al ser la ley posterior y al ser una ley específica en esta materia, podría interpretarse que ese requisito no es necesario en el caso de esta ley y, en consecuencia, pensamos que sería bueno el ponerlo para evitar ese tipo de problemas de interpretación que nos parece más que probable.

En cuanto a la enmienda 6 que propone la supresión del artículo 7.º, no me sirve en absoluto que el ponente socialista diga que en la disposición final primera ya se dice que esto es básico, porque precisamente nosotros tenemos una enmienda a la disposición final primera en que proponemos también su supresión, porque en lo que no estamos de acuerdo es en que se declare básico todo el contenido de esta ley. Es decir, que éste no es argumento para rebatir nuestra enmienda de supresión de este artículo, que sostenemos y mantenemos que va mucho más allá de lo que puede considerarse de carácter básico en una ley de este tipo.

En cuanto a la enmienda número 7 al artículo 8.º le puedo decir lo mismo. Se refiere a la disposición final primera que convierte en básico el contenido de este artículo así como el de toda la ley prácticamente. Nosotros no aceptamos esta disposición final y, como digo, no aceptamos el carácter básico de todas estas materias porque no cabe duda, concretamente en este caso, no sólo de que nuestra Comunidad Autónoma y otras pueden tener competencias, sino de que en el País Vasco existe ya un decreto de desarrollo de esta materia, como he dicho. Ya se me dirá cómo esta ley va a respetar estas competencias si las competencias no sólo existen, sino que han sido ya desarrolladas por un Decreto que, como he dicho, es el 275/1986, de 25 de noviembre, que establece la regulación sobre calidad, seguridad industrial y alcanza aspectos de urbanización, certificación, etcétera, a los que está haciendo referencia este artículo 8.º del proyecto de ley. Luego, ahí hay ya una incongruencia al no respetar, como digo, esas competencias no sólo asumidas sino ejercidas.

En cuanto a la última enmienda, a la número 8, no puedo aceptar tampoco lo que se ha dicho de que aquí se trata de una situación excepcional. Existe una Ley de Concierto Económico, existe una Ley de Convenio Económico con Navarra, y llamarle a eso situación excepcional me parece totalmente fuera de lugar cuando son leyes que están en vigor, como se sabe, desde hace años. Lo único que se pretende con esta enmienda es que se respete y se armonice el régimen fiscal que ya se estableció con lo que se establece esta ley. O sea, que despachar el asunto diciendo simplemente que es hacer referencia a una situación excepcional, me parece, a estas alturas, fuera de contexto y alejado del sentido común.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó para turno de réplica.

El señor **SEDO I MARSAL**: Respecto a nuestra enmienda número 68, en la que pedíamos la rebaja del plazo de dos años a un año en cuanto a iniciación de las obras, creemos que el plazo que transcurra desde la concesión hasta el momento en que esta concesión dé el suministro o el servicio, será muy largo, por lo tanto habría que reducir este plazo para dar el servicio cuanto antes.

Creemos que una corporación local puede iniciar las obras en un año, incluso he dicho, y voy a recalcar, que

el hecho de contemplar el plazo de un año para iniciar las obras contempla la posibilidad de que si en el momento de la concesión no se puede iniciar por falta de consignación presupuestaria en el plazo de un año, lo pueda contemplar la elaboración del presupuesto del año siguiente; por lo tanto, hay tiempo suficiente para iniciar las obras. Esta rigidez, en el fondo, también la tienen las propias corporaciones locales, dando caducidad a muchas de las licencias de obras dentro de los municipios. Así, pues, continuamos creyendo que el plazo debe ser el de un año y mantenemos nuestra enmienda.

Mantenemos también, como es natural, las otras dos enmiendas por cuanto no nos convencen los razonamientos que nos da el Grupo Socialista. Por mucho que la disposición final primera contemple el carácter básico, no vemos por qué no puede existir la referencia a que el Gobierno establecerá las disposiciones básicas dentro del artículo 8.º El que se repita después con carácter general en la disposición final no va en contra de que pueda figurar en el propio redactado del artículo 8.º

Respecto a nuestra enmienda número 70 nos mantenemos y estamos convencidos de que el desarrollo del Plan Energético Nacional debería ser como nosotros pedimos. Esto representará que muchas empresas y compañías distribuidoras, actualmente con implantación pequeña o mediana en muchas ciudades, al entrar, como digo, en el gran desarrollo del Plan Energético, tendrán por fuerza, adiciones o segregaciones de empresas y el regular sus aportaciones de activo será beneficioso para ellas. Para que podamos tener unos servicios completos con empresas de garantía, hay que dar las máximas facilidades.

Lamentamos que por parte del Grupo Socialista sólo se vea esta enmienda relativa a las bonificaciones con buenas intenciones diciendo que les gustaría mucho, pero que, a la hora de la verdad, no se dan beneficios a las empresas. Por tanto, nosotros continuamos manteniendo nuestra enmienda aun cuando, por lo que vemos, no llegará a buen final.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ**: Quisiera insistir, con un poco de esperanza todavía, en las enmiendas presentadas, e incluso proponer una fórmula, en virtud de las explicaciones dadas por el portavoz del Partido Socialista, que pueda acercar las posturas.

En primer lugar, la determinación de la fianza. Si ponemos en conexión el contenido de la enmienda de mi grupo con la disposición transitoria primera, y si tenemos en cuenta que al hablar en futuro, el artículo puede dar lugar a una incertidumbre en las empresas respecto a lo que puede ser el importe de la fianza, yo propondría una redacción que dijera lo siguiente: «cuyo importe se fijará en los términos y cuantía, siempre proporcional, establecidos por el Reglamento». De modo que sería, en vez de «reglamentariamente y de forma proporcional», en razón a que todo esto está redactado en futuro, tratar de introducir una redacción que permita una mayor claridad en orden a lo

que se dice en la disposición transitoria primera. Sería exactamente: «en los términos y cuantía, siempre proporcional, establecidos por el Reglamento». «Establecidos», de alguna manera, contrapesa el «se fijará» y creo que es más armónico con el contenido de la disposición transitoria primera. Es importante porque le da un norte más claro a la empresa ante un problema que es de consideración para su tesorería.

En segundo lugar, creo que no ha sido interpretada de manera correcta por el Partido Socialista la propuesta que se contenía en la segunda parte de mi enmienda, también relativa a las fianzas. Naturalmente que en relación con la prestación del servicio, pero fijese S. S. que lo que se propone es «a medida que se formalicen las actas de puesta en marcha de las instalaciones.» Puesta en marcha. Sí que tengo presente que la fianza ha de responder de la prestación de un servicio, pero ese servicio se puede poner en marcha por fases; se puede poner en marcha por bloques o por grupo de instalaciones. Poner en marcha. Realizar efectivamente el suministro, el servicio. Y, por eso, en la mismísima redacción tanto el texto del proyecto como el de la Ponencia, lo único que se sustituye es el singular por el plural. A medida que se formalicen las actas de puesta en marcha de las instalaciones.

Si es que no he sido suficientemente comprendido, porque, quizá, me he expresado de manera incorrecta, espero que el Partido Socialista dé una muestra de flexibilidad ante dos enmiendas que son bastante acomodadas a las necesidades de la empresa en relación con su colaboración con un proyecto, o con una serie de proyectos, de gasificación que, por razón de la diversificación de las fuentes energéticas, pueden venirle muy bien a este país.

Finalmente, al hablar de un plazo de 99 años, estaba hablando de un máximo. Quiere decirse que, en razón a lo que sea el contenido de la concesión, se pueden establecer 30, 50, 75..., pero por qué poner un límite inferior a lo que en la Ley de Contratos del Estado se establece como límite máximo; siempre máximo.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Voy a replicar a los argumentos del señor portavoz del Grupo Socialista sobre la razón que les impide admitir la enmienda que nosotros proponíamos para que hubiera coherencia en todo el Gobierno a la hora de tomar decisiones importantes en temas supranacionales e internacionales. Que ya existe una burocracia en el Ministerio de Industria, creemos que es un argumento poco consistente, porque si se afirma que esto ya no requiere burocracia en el Ministerio de Industria, ese mismo argumento sería válido para decir que ya no la requiere tampoco el llevar el asunto de los combustibles gaseosos en el Consejo de Ministros ni en el Ministerio de Asuntos Exteriores, dado que, además, lo que habría de adoptar el Consejo de Ministros no eran tramitaciones, sino decisiones finales.

El que el portavoz del grupo mayoritario diga que no es necesario, porque ya habrá una coordinación entre los Mi-

nistros de Asuntos Exteriores y de Industria, es una razón que no se sostiene de pie, pues no hay que hacer las leyes pensando en que siempre van a estar en luna de miel los Ministros de ambos departamentos. Puede darse un caso en el que haya tensiones entre ambos Ministerios y el Ministro de Industria podría tomar una decisión de tipo internacional que luego acarree problemas para las decisiones de tipo supranacional o incluso para acuerdos del Consejo de Ministros. Por tanto, son argumentos que, insisto, no se tienen de pie.

Respecto a la razón de no haber aceptado nuestra enmienda número 24, que insistimos intentaba que quedara cubierto el mandato constitucional de corregir desequilibrios en los territorios españoles, en base a este artículo 5.º no sería el lugar oportuno, tampoco es consistente, pues si antes, en otros artículos, se ha dicho que no, lo que no cabe decir ahora, en el 5.º es que aquí tampoco. Entonces, se hubiera dicho en los otros que sí, que era el sitio oportuno. Luego repito que no es de recibo esa argumentación.

Con relación a su negativa a nuestra enmienda 26, insistimos —y en ello estamos de acuerdo con otros grupos de esta Comisión— en que los dos años es excesivo. Y lamentamos que vaya a quedar así y no un año, que hubiera sido suficiente.

No aceptan la enmienda número 27, en la que insistimos, sobre el tema de la reserva. Es un tema ya muy debatido y, en fin, qué le vamos a hacer. Sólo lamentamos que quede así en la ley. Lo mismo que la no aceptación de nuestra enmienda número 29, en base a que quieren mantener lo de entidades públicas. Se aceptará porque ese es el mandato de los voto en esta Comisión, pero el Grupo Popular quiere insistir en que el trato con estas entidades públicas, o sea corporaciones locales, diputaciones, y sobre todo comunidades, debe ser mediante transferencias y convenios de institución a institución —de tú a tú— y, por supuesto, no los «regalitos» de una concesión o una autorización. Este es nuestro criterio y sentimos que no haya sido tenido en cuenta para admitir nuestra enmienda.

La razón dada para no aceptar nuestra enmienda número 30 tampoco es válida, dado que el término «liquidez» no sólo puede afectar al conflicto financiero, sino también al económico. Por tanto, nos parece que va a quedar dicho de manera superflua en el texto de la ley.

No admiten nuestra enmienda número 36 porque, según indica el portavoz del Grupo Socialista, las causas de intervención ya quedan recogidas en la enmienda que ha aceptado en Ponencia el Grupo Socialista. Esta no es una razón suficiente dado que, si se admiten aquí las causas de intervención en el sentido de que parte de este Reglamento ya queda incluido, en ese caso, debía haber eliminado la siguiente frase de la enmienda del Grupo Socialista: «... correspondiente empresa concesionaria, de acuerdo con lo previsto en el artículo 128.2 de la Constitución, en los términos que reglamentariamente se determinen...» O sea que la enmienda del Grupo Socialista, aprobada e incorporada, adolece del mismo defecto de que adolecía el requisito f) del texto del proyecto. No puede corregirse un defecto con otro defecto.

Y la no aceptación de nuestra enmienda número 38 en base a que los incentivos regionales regulados en la ley, que nosotros proponíamos que fueran incorporados, ya quedan establecidos en la propia ley de incentivos regionales, tampoco nos parece aceptable, dado que el resto de otros beneficios que establece el artículo 9.º también están determinados en sus respectivas regulaciones. Luego si allí están determinados y el propio proyecto de ley los incluye, no hay razón para no incluir los que corresponden a incentivos regionales.

Y ya para terminar, señor Presidente, en relación con las enmiendas transaccionales, nuestra postura va a ser la siguiente: aquella que se refiere al requisito e) del artículo 7.º, que dice textualmente, según propuesta del Grupo Socialista: «que sea sin perjuicio de lo que establece el artículo 75 de la Ley de Contratos del Estado», no arregla el problema; sencillamente, lo dulcifica. No obstante, para demostrar nuestra buena voluntad, en este caso vamos a aceptar esta enmienda transaccional, por esa dulcificación, no porque el problema quede resuelto, ya que la duplicidad va a seguir manteniéndose —disimulada, pero va a seguir manteniéndose.

La transaccional que se refiere a nuestra enmienda número 32, por ese mismo interés en poner de manifiesto nuestra comprensión, vamos a aceptarla.

En cambio, no podemos aceptar la transaccional que se refiere a nuestra enmienda número 33, ya que soslaya un punto que para nosotros era vital y era que quedara en la ley el «ius variandi», de acuerdo con la Ley de Contratos del Estado, de ese 20 por ciento. Así pues, repito que no podemos aceptarla. En ese supuesto, nuestra propuesta —creo que coherente con todo lo que he dicho— es que retiramos nuestras enmiendas 28...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, por experiencias anteriores pienso que es bueno mantenerlas, para que puedan ser votadas, porque su aceptación ha sido anunciada.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente. Por tanto, no se retira ninguna.

El señor **Presidente**: Tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Seré muy breve. Señor Echeberria, el artículo 5.º no está contemplado como básico en el proyecto de ley, como decía al principio —está en la disposición final primera— y lo que hace es desarrollar competencias exclusivas del Estado, que se contemplan en la Constitución. Además, hace una salvedad de respeto a las competencias de las comunidades autónomas. Por tanto, de verdad, yo no veo el problema que usted quiere vez en el artículo 5.º Por otra parte, esta ley debe respetar las competencias de los respectivos estatutos de autonomía, y yo creo que las respeta. Pero lo que no puede hacer es respetar toda la legislación de las comunidades autónomas sino que, en lo que sea básico, las comunidades autónomas lo que tienen que hacer es completar la legislación del Estado. Lo que el Estado tampoco puede hacer es respetar absolutamente todas las legislaciones de las comunidades autónomas y lo que tiene que hacer esta

ley —y yo creo que lo hace— es respetar escrupulosamente las competencias de los estatutos de autonomía.

Creo que la argumentación fundamental del señor Sedó estriba en el artículo 9.º respecto a los beneficios de las empresas y lo que dice es que no se dan beneficios a las empresas. Señor Sedó, yo creo que eso no se puede decir. El artículo 9.º del texto del proyecto de ley da una serie de beneficios a las empresas. Otra cosa es que parezcan pocos o muchos, pero en buena lid no se puede decir que no dan beneficios. A nosotros nos parece que son suficientes y que ir más allá sería entrar en una dinámica peligrosa, sobre todo en una dinámica que quizá fuera de discriminación con otros sectores, y también en una dinámica de cierto peligro presupuestario, ya lo dije al principio. Por tanto, a mi juicio no se puede argumentar que no se dan beneficios.

En cuanto a las argumentaciones del señor Rebollo respecto a su enmienda, pensamos que con la transacción que hemos hecho a la enmienda número 32, de Coalición Popular, queda bastante claro el tema y no vemos que su propuesta alternativa aporte mayor claridad, al menos no aporta la suficiente como para poder decidir nuestro voto a favor de dicha propuesta alternativa. Creo que queda perfectamente claro con la transacción que hemos propuesto a la enmienda número 32, repito, de Coalición Popular, y que también puede satisfacer al señor Rebollo.

En cuanto a la devolución de la fianza, nosotros pensamos que la Administración, a la hora de devolver la fianza, tiene que tener perfectamente claro que esté garantizada la prestación del servicio. Evidentemente, con la redacción alternativa que usted propone podría interpretarse que también es así, pero cabe la posibilidad de que si se tiene que ir devolviendo la fianza por partes, directamente ligada a la puesta en marcha de determinadas partes del servicio que tiene que prestar, nos encontraremos con que se devuelva una parte de fianza cuando se ha empezado a prestar una pequeñísima parte del servicio y quizá después no se preste el resto, con lo cual se ha mermaado la posibilidad de la Administración de obligar a la empresa a que cumpla con la concesión. Nos parece que es fundamentalmente importante garantizar la prestación total del servicio y que, en todo caso, la redacción actual del artículo tampoco impide el que la Administración, a la vista del cumplimiento por parte de la empresa concesionaria de la prestación del servicio, pueda devolver parte de la fianza.

Pensamos que el artículo no lo impide, y, sin embargo, con la redacción que tiene nos parece que lo que sí hace es garantizar el que se vaya a prestar ese servicio.

Me parece más importante destacar de los argumentos del señor Camisón —otra cosa creo que sería redundar los mismos argumentos que di antes en la mayoría de los temas— los relativos a la enmienda transaccional al artículo 7.º, letra f). Nos parece que no se puede argumentar que no está suficientemente claro en la ley o que, con la mención al artículo 28.2 de la Constitución, se tendría que hacer por ley lo que se pretende hacer reglamentariamente. Pensamos que con la adición de nuestra enmienda en Ponencia, queda perfectamente claro cuáles son las causas

de intervención de las empresas y, por tanto, la reglamentación subsiguiente lo que tendrá que hacer es desarrollar las causas de intervención. Es verdad que con el redactado inicial del proyecto de ley no se especificaban las causas de intervención y a nosotros nos pareció que eso no se podía hacer; por eso presentamos la enmienda que presentamos. Pensamos que con esa enmienda, quedando perfectamente claras en esta ley, no es un reglamento, las causas de intervención de las empresas, lo que hará el reglamento será desarrollar estas causas y cómo se van a poner en práctica las actuaciones de la Administración en cuanto se produzcan estas causas. Por tanto, nos parece que estamos aceptando su argumentación, aunque en el texto concreto no estemos de acuerdo.

Por último, ha anunciado que no va a aceptar la enmienda transaccional que hemos presentado a la enmienda número 33, de Coalición Popular, por cuanto considera que es importante que el «ius variandi» quede perfectamente establecido en la ley. Nos parece que la redacción que proponemos en la enmienda transaccional, que es aceptar —como usted bien sabe— la primera parte de la redacción de su enmienda, mejora claramente la redacción del texto de dicho apartado. Por eso nos parece positiva la enmienda transaccional que presentamos a la suya, pero también pensamos que no podemos estar constantemente haciendo referencia a que el Estado tendrá que cumplir tal o cual cosa. Evidentemente, el Estado tendrá que cumplir con los límites que la legislación vigente le impone en relación a las concesiones. Nos parece innecesario aceptar la enmienda por completo y lamentamos que, por su parte, no pueda ser aceptada la enmienda transaccional que proponemos, que nos parece que mejora el texto del proyecto de ley.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a ordenar las votaciones. SS.SS. han recibido los textos mecanografiados de las dos nuevas enmiendas transaccionales, al primer párrafo del artículo 6.º y al artículo 7.º, letra e).

Vamos a comenzar por las enmiendas números 4, 5, 6, 7 y 8, del Grupo Parlamentario PNV. ¿Hay alguna indicación de votación separada?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Pedimos votación separada de la enmienda número 7, del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Las demás le parecen bien conjuntamente? (**Asentimiento.**— El señor Rebollo pide la palabra).

Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Solicito votación separada de la enmienda número 8, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Sometamos a votación las enmiendas números 4, 5 y 6 del Grupo Parlamentario PNV.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: vo-

tos a favor, dos, en contra, 17; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**. Quedan rechazadas las citadas enmiendas.

A continuación votamos la enmienda número 7, del Grupo Parlamentario PNV.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, seis; en contra, 17; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda.

A continuación votamos la enmienda número 8, del Grupo Parlamentario PNV.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 17; abstenciones cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Las enmiendas del Grupo Parlamentario Minoría Catalana, números 68, 69 y 70, me parece que están vigentes las tres, señor Sedó. (**Asentimiento**). ¿Hay alguna petición de separación? (**Pausa**). Votamos conjuntamente las enmiendas de Minoría Catalana, números 68, 69 y 70.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 17; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación votamos la enmienda número 60, del Grupo Parlamentario CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, siete; en contra, diecisiete.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda.

Vamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, para lo cual debemos hacer alguna agrupación. (**El señor Echeberria Monteberría pide la palabra**).

Tiene la palabra el señor Echeberria.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Yo pediría, por favor, votación separada de las enmiendas números 23 y 37, que pueden votarse conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda 37 la tenemos que votar separadamente por otras razones. (**El señor Sedó i Marsal pide la palabra**).

Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Yo pediría votar la 26 y la 38 conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay alguna otra indicación? (**Pausa**). Por otra parte es necesario, según las manifestaciones que ha hecho el Grupo Socialista, votar separadamente la 28, la 31, la 35 y la 37, cuya aceptación se ha anunciado, aunque la 37 podríamos votarla separadamente para satisfacer los deseos del señor Echeberria. Además,

las enmiendas 32 y 34 han sido retiradas porque me parece que S. S. ha considerado que estaban recogidas en la enmienda transaccional. En consecuencia, vamos a votar, en primer lugar, la enmienda número 23, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, seis; en contra, 17; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación votamos las enmiendas números 26 y 38, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 17, abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos las enmiendas 28, 31 y 35, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Votamos la enmienda número 37, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos las enmiendas números 24, 25, 27, 29, 30, 33 y 36. ¿Se pueden votar conjuntamente? (**Asentimiento**).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 17; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación pasamos a votar las enmiendas transaccionales propuestas por el Grupo Socialista. En primer lugar, se ha propuesto una enmienda «in voce» al artículo 6.º, cuyo texto tienen SS.SS., que significa sustituir los primeros párrafos por el texto siguiente: «La incoación de expediente de concesión para la implantación del servicio de suministros se notificará a las entidades locales comprendidas en el ámbito territorial de la concesión prevista...». Es decir, a partir de «entidades locales comprendidas», el resto del artículo sigue igual.

El señor Torres tiene la palabra.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor Presidente, se me olvidó antes hacer una corrección simplemente gramatical. Al haber sido aceptada la enmienda número 74 al artículo 1.º de la Ley del Grupo Parlamentario Socialista, que ya ha sido votada en vez de decir en el artículo 6.º, párrafo segundo, debería decir párrafo tercero.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, señoría, es una aclaración muy útil. Aunque técnicamente podría haber sido introducida por los servicios de la Cámara, se agradece su colaboración. Con esa corrección técnica neces-

ria, la enmienda transaccional del artículo 6.º queda en la forma que SS.SS. han oído.

Al artículo 7.º se ha presentado la enmienda transaccional a la número 32, de Coalición Popular. Para confeccionar el texto de esta enmienda transaccional SS.SS. tiene que sustituir, a partir de la enmienda 32, de la Coalición Popular, la palabra «proporcionalmente» por la expresión «reglamentariamente y de forma proporcional». Igualmente, para componer la siguiente enmienda transaccional tienen que cambiar la número 33, de Coalición Popular, por el texto propuesto por el Grupo Socialista. La enmienda que hace referencia al artículo 75 de la Ley de Contratos del Estado, también es una enmienda, presentada «in voce», que transacciona con la número 34, de Coalición Popular. En este caso, el texto que se propone en la enmienda transaccional ¿es el texto que debe quedar?

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Sí, señor Presidente. Con el texto que se propone, como bien se ve, sólo varía una pequeña parte del requisito e) y el resto quedaría exactamente igual al texto de la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Esto quiere decir que el texto que S. S. nos ha entregado es el que tenemos que votar como enmienda transaccional. ¿Es así?

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Sí, señor Presidente. Teniendo en cuenta que es una modificación solamente de la primera parte del requisito e), el resto quedaría como está en el texto de la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Quiere decir que no va referido al texto de la enmienda 34. ¿Es así? (**Asentimiento**). Haremos una circular para normalizar la documentación.

En primer lugar, votamos la enmienda transaccional al artículo 6.º presentada «in voce» por el Grupo Parlamentario Socialista, que supone la modificación de las primeras líneas de este artículo 6.º, según el informe de la Ponencia, hasta la expresión «las entidades locales comprendidas».

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18, abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional.

Al artículo 7.º votamos, en primer lugar, la enmienda cuyo texto se obtiene sustituyendo en la enmienda 32, de Coalición Popular, la palabra «proporcionalmente» por la expresión «reglamentariamente y de forma proporcional».

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, pasamos a votar la enmienda transaccional al mismo artículo 7.º, propuesta por el Grupo Socialista. El texto que se propone es el que el Grupo propo-

nente quiere que se vote. Por tanto no hay ningún problema. Es decir, el texto de la enmienda transaccional es el que tienen SS.SS., que dice: «La no aceptación por parte del concesionario de modificaciones de carácter técnico y/o ampliaciones en el ámbito territorial de la concesión propuestas por la Administración por razones de interés público.»

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional.

La enmienda que transacciona con la número 34, del Grupo Coalición Popular, al punto e) del artículo 7.º, dice: «Serán causa de extinción de las concesiones otorgadas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 75 de la Ley de Contratos del Estado, las siguientes...». Y a continuación se supone que sigue tal y como estaba. Votamos esta enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional.

Pasamos a continuación a votar los artículos 5.º, 6.º, 7.º, 8.º y 9.º ¿Tienen que hacer SS.SS. alguna precisión sobre la votación?

El señor **SEDO I MARSAL**: ¿Vamos a votar artículo por artículo?

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar artículo por artículo, porque si no hay párrafos es mejor hacerlo así. (**El señor Torres Sahuquillo pide la palabra.**) Dígame, señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor Presidente, tengo la duda de si ha sido votada la enmienda número 37, de Coalición Popular, al artículo 9.º, que nosotros hemos aceptado.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha aprobado por unanimidad.

Votamos el artículo 5.º según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, cinco; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos el artículo 6.º con la modificación introducida por la enmienda transaccional que se ha aprobado y que se refiere a las primeras líneas del texto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Antes de votar el artículo 7.º, ¿quieren hacer SS.SS. alguna salvedad?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, solicito votación separada para la letra f) del artículo 7.º

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, solicito que se voten conjuntamente las letras b) y c) del artículo 7.º, pero separadas del resto.

El señor **PRESIDENTE**: Por consiguiente, votamos las letras b) y c) conjuntamente y, por otro lado, la letra f), en la que se incluye la enmienda técnica, que según el texto no ofrece ninguna duda que debe decir «las mismas» en lugar de «los mismos». Si SS.SS. están de acuerdo votaremos este apartado con esa enmienda técnica. En consecuencia, pienso que lo más fácil es votar este artículo 7.º considerando ya incluidos los textos de las enmiendas transaccionales referidas al mismo, que hemos aprobado anteriormente.

Votamos en primer lugar las letras b) y c) del artículo 7.º, considerando que están ya incluidas las enmiendas transaccionales aprobadas anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, dos; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Votamos a continuación la letra f), considerando incluida la enmienda técnica a que antes hemos hecho referencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, cinco; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos el resto del artículo 7.º, en el que se han incluido algunas enmiendas transaccionales aprobadas anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, cinco; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el resto del artículo 7.º y, por tanto, la totalidad del artículo.

Votamos a continuación el artículo 8.º de acuerdo con el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Finalmente votamos el artículo 9.º, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

A continuación pasamos a debatir el Capítulo Cuarto, que comprende los artículos 10 a 14, ambos inclusive. Artículos 10 a 14

Para la defensa de la enmienda número 71 tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, en la enmienda 71 consideramos que el plazo de tres meses para que se produzca el silencio positivo ante la falta de informe de los ayuntamientos en el trámite de información pública de los expedientes concesionales debe ser reducido a 30 días. El plazo de tres meses superaría, por un lado, el límite previsto en el artículo 86.2 de la Ley de Procedimiento Administrativo. Por otro lado, en el actual reglamento general del servicio público de gases combustibles el plazo ya es de 30 días. Por tanto, no hay razón alguna para ampliarlo, lo que iría en perjuicio de la celeridad del expediente administrativo. Esta es la justificación que Minoría Catalana presenta en este aspecto al artículo 14 con su enmienda 71.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda número 61, del Grupo Parlamentario CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, entiendo que son las enmiendas 61 y 62.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene razón S.S., porque la 62 propone añadir un artículo 14 bis, que pertenece a este capítulo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Con la enmienda número 61 se pretende una mejora técnica. Realmente las actividades de ejecución del servicio público de gas vienen relacionadas con los artículos 1.º y 2.º de la ley y, en definitiva, lo que se pretende es que la expropiación, que exige la previa declaración de utilidad pública, sea atribuible a todas las actividades a las que se refiere el ámbito de la concesión y que están comprendidas tanto en el artículo 1.º como en el artículo 2.º, hasta el punto de que en el artículo 2.º se especifica lo que es objeto de concesión. Como la concesión tradicionalmente viene enlazada con el concepto de expropiación, si ésta fuera necesaria, es lógico que al abordar el instituto de la expropiación en relación con esta ley se complete el ámbito de la misma. De modo que creemos que no es más que una mejora técnica y, en definitiva, una aplicación de lo que dispone la Ley de Expropiación de 1954.

La enmienda siguiente pretende la introducción de un nuevo artículo que aborda el problema de modificación o traslado de las instalaciones realizadas de acuerdo con lo previsto en la ley, la aplicación a esa posible modificación o traslado de lo que se dispone al efecto en el artículo 121 de la Ley de Expropiación Forzosa y en el artículo 106 de la Constitución, que por otra parte tiene el precedente explícito de la Ley 10/66, de 18 de marzo, en el sector de la electricidad. Por consiguiente, se quiere prever un supues-

to que puede darse y que, en definitiva, con la redacción que se propone otorga, de aprobarse, una mayor seguridad jurídica a las empresas concesionarias del servicio.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de sus enmiendas 39 a 44, tiene la palabra, por el Grupo de Coalición Popular, el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestra enmienda número 39 está formulada al artículo 10. Los términos de esta modificación vienen contenidos en el Boletín Oficial de las Cortes, y su justificación es sencillamente de tipo técnico, porque oferta una mayor claridad y una más intensa concreción. Como consecuencia de ella, ya viene forzada la número 40, al párrafo 1.º del artículo 11, cuya supresión proponemos. Como digo, es por concordancia con la enmienda anterior y, por tanto, es totalmente innecesario dicho párrafo.

La enmienda número 41, del Grupo de Coalición Popular, está dirigida al párrafo 2.º del artículo 11. Lo intenta modificar en los términos que SS.SS. conocen y se ha formulado en base a que se aprecian en el proyecto unas exigencias innecesarias, por estar suficientemente desarrolladas tales materias en la legislación vigente de expropiación forzosa. Asimismo, denota el texto del proyecto un excesivo reglamentarismo que intentamos evitar con la enmienda. Es una enmienda también de tipo técnico que oferta una mayor claridad y una más intensa concreción.

La enmienda número 42 pretende suprimir los párrafos 2.º y 3.º del artículo 12, ya que entendemos que ahora son absolutamente innecesarios por tratarse de aspectos recogidos anteriormente por el propio proyecto y, por supuesto, por las enmiendas de mi Grupo.

La enmienda número 43 es el artículo 13 y pretende una modificación con el fin de introducir (según SS.SS. pueden apreciar en la redacción que tienen en el Boletín) una mejora técnica una mayor concreción del artículo.

La enmienda número 44 está dirigida al artículo 14 e intenta también una modificación de tipo técnico al sustituir la expresión: «proponiendo el lugar o lugares, si son posibles varios» por un texto mucho más correcto desde todos los puntos de vista, y es: «proponiendo los lugares alternativos», que es una expresión que comprende todo lo anterior y, por tanto, oferta también una mayor claridad mejorando sustancialmente el proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno en contra, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sánchez Barberán.

El señor **SANCHEZ BARBERAN**: Voy a hacer honor a la Comisión y, vista la brevedad de los portavoces de los demás grupos, trataré de emularlos en este sentido.

En primer lugar, quiero señalar las enmiendas que nuestro Grupo acepta y así evitamos el debate sobre las mismas. En este sentido, aceptamos la enmienda número 61, del CDS, porque efectivamente nos parece que mejora el texto remitido por la Ponencia al incluir también el artículo 2.º

Igualmente aceptaríamos la enmienda número 44, de Alianza Popular, de carácter técnico.

En cuanto a las demás, al artículo 10 tenemos la enmienda número 39, de Grupo Popular, que como el propio representante de dicho Grupo, el señor Camisón, nos indica es una enmienda técnica, no de contenido, y que de ella traen su base la 40 y la 41. Es decir, en realidad no está entrando en el contenido del texto del proyecto, sino que le da una nueva redacción. Pensamos que no mejora el artículo, ni contiene novedad alguna sobre su contenido, como digo, y según nuestro criterio preferimos la redacción que tenía el proyecto y que mantiene la Ponencia.

En cuanto a la enmienda número 71, de Minoría Catalana, yo diría que para proponer el cambio de los tres meses por uno no creo que sean argumentos suficientes el que otros textos legales incluyan otros plazos. Pienso que es un desconocimiento del buen funcionamiento de las corporaciones locales y la importancia que tiene la aportación de esa documentación, y no darla por aportada si transcurriese ese mes. Por tanto, aun siendo un criterio por supuesto respetable el de un mes que plantea Minoría Catalana, pensamos que es más acertado hablar de los tres meses, conociendo la mecánica de funcionamiento de las corporaciones locales y conociendo la importancia que tiene que evacúen esa documentación.

Por otra parte el señor Rebollo, con relación a la enmienda número 62 (ya que la 61 la aceptamos), yo le diría que efectivamente tampoco aporta nada nuevo a la legislación española, ya que el artículo nuevo que pretende viene contenido (y él mismo nos lo indicaba, aunque prefería que también se pusiese aquí) en la Ley de Expropiación Forzosa. Por supuesto, la Ley de Expropiación Forzosa no es obviada por el capítulo cuatro que estamos tratando sino que, por el contrario, es de plena aplicación a todo el contenido de esta ley. Lo que ocurre es que se introduce este capítulo cuatro no para hacer una regulación de la expropiación forzosa distinta a la que se contempla en la Ley de Expropiación Forzosa general, sino conteniendo sólo y exclusivamente las especialidades para esta materia. Por tanto, todo aquello que no son especialidades para esta materia, lógicamente viene regulado por la Ley de Expropiación Forzosa de carácter general.

Únicamente me queda por contestar a las enmiendas del Grupo Popular números 42 y 43. La número 42 debe rechazarse porque no sería coherente al haber rechazado la 39. Por otra parte, es necesario para nosotros el mantenimiento de los dos párrafos en cuanto se refieren (y no se debe obviar) a todo lo relativo a la vigilancia y a la seguridad de las conducciones. Por esto ensamos que no es excesivamente reglamentista sino que, precisamente para velar por la seguridad de esas conducciones y para velar por la vigilancia de todas las instalaciones, habrá que estar a los reglamentos y, por supuesto, a las normas técnicas que pueden ir perfeccionándose en cada momento.

Por último, sobre la enmienda número 43 yo le diría exclusivamente (y ya con ello termino) que no aporta tampoco ninguna novedad al texto primitivo, y pienso que incluso hace el texto de más difícil comprensión.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: En realidad nuestra enmienda no la motiva un desconocimiento del funcionamiento de las corporaciones locales. Precisamente el atribuirnos el portavoz socialista un desconocimiento creo que es un comentario completamente gratuito que podría haberse ahorrado. En todo caso, podríamos entrar nosotros también en valoraciones de otros conceptos de actitudes, pero en ningún momento lo hemos hecho en esta comisión ni en otras ante la manera en que las enmiendas se debaten o se rechazan. Nosotros simplemente lo asumimos y nada más. El comentario se lo podía haber ahorrado. He de decir que precisamente nuestra enmienda viene motivada por el conocimiento del funcionamiento de las corporaciones locales. Sería hora de que éstas se pusiesen en la modernidad que precisa una buena administración. Creo que con treinta días es más que suficiente para poderse definir en este aspecto. Mantenemos nuestra enmienda, como es natural.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rebollo tiene la palabra.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Agradezco al Grupo Socialista la aceptación de la enmienda número 61 y expreso mi conformidad con la explicación que el portavoz del mismo da respecto a la enmienda número 62 de mi Grupo. Con esa explicación recogida en Acta, me doy por satisfecho y la retiro.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra para el turno de réplica.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy rápidamente, lamento el fallido intento de este Grupo, ya que el Grupo Socialista no ha considerado que es una mejora técnica lo que nosotros proponíamos con las enmiendas 39, 40 y 41. Nosotros sí estamos convencidos de ello. No obstante, lamento que no haya tenido éxito en dicho intento.

Una vea dicho esto, lo que ya tiene sentido es lo que ha argumentado el portavoz del Grupo Socialista respecto a las enmiendas del Grupo Popular números 42 y 43. Efectivamente, si no se aceptan las tres anteriores, la 42 deja de ser coherente y, por tanto, entiendo lo que ha dicho. Es coherente con las nuestras, no con su negativa a aceptarlas.

Respecto a la 43 pasa exactamente lo mismo. Dice que carece de comprensión. Naturalmente, carece de comprensión con la redacción del proyecto de ley que ha enviado el Gobierno. Sin embargo, su comprensión es bien clara con las enmiendas que nosotros proponíamos anteriormente.

Para finalizar, querría mostrar el reconocimiento de mi grupo por la aceptación por parte del Grupo Socialista de la enmienda 44.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sánchez Barberán tiene usted la palabra.

El señor **SANCHEZ BARBERAN**: Voy a ser todavía más breve.

Lamento sinceramente que el señor Sedó se haya sentido molesto por mi afirmación. Era un argumento exclusivamente dialéctico para indicarle que pensamos que es discutible, cuando se habla de plazos, si es mejor un mes que tres y si es bueno que se haga trabajar a las Corporaciones locales con más agilidad marcándole plazos breves. La verdad es que creo que el expediente administrativo no hace excesivamente más largo el procedimiento aunque sean tres meses.

El señor Sedó conoce que incluso la propia Ley de bases de Régimen Local marca a los ayuntamientos plazos de hasta tres meses para la convocatoria de plenos. Sabe también que los asuntos plenarios tienen que ir orientados por comisiones informativas.

Posiblemente en algunos ayuntamientos, donde los miembros de las corporaciones están a plena dedicación, en un mes o menos de plazo la documentación la tuviesen lista y pudiesen remitirla, pero en otros no podría ser así.

Como digo, pensamos que es mejor, tres meses, que tampoco es un plazo excesivo, pero no entramos ni hacemos cuestión de principios el que sea un mes o tres meses. Le vuelvo a decir que perdone si le ha molestado que me refiriese al desconocimiento, posiblemente por aquello de que los que estamos viviendo más cerca la vida municipal sentimos muchas veces que no existe la suficiente comprensión hacia los municipios.

Por lo que respecta a Coalición Popular, el señor Camisón, efectivamente es cuestión de interpretación también pensar qué redacción es la mejor porque la verdad es que los contenidos son muy similares, diría que prácticamente iguales. Habla que algún párrafo es excesivamente reglamentista. Creo que tampoco es así, que los contenidos coinciden y es un problema exclusivamente de redacción. Hemos aceptado una enmienda porque efectivamente pensamos que técnicamente mejora el texto. Las demás pensamos que no lo hacen y por eso las rechazamos.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de las enmiendas.

En primer lugar la enmienda número 71, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 14; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda. Vamos a votar a continuación la enmienda número 61, del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. Votamos la enmienda número 44, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente votamos las enmiendas 39, 40, 41, 42 y 43, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 14; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas.

A continuación, señorías, pasamos a votar los artículos de este capítulo cuarto. ¿Alguna de SS.SS. pide separación o podemos votarlo conjuntamente? (**Pausa**). Los votamos conjuntamente, considerando que la enmienda 61, del Grupo del CDS, y la 44, de Coalición Popular, se incorporan al texto de los artículos, es decir, que se votan con la incorporación de estas enmiendas que han sido aprobadas. Se votan conjuntamente los artículos 10, 11, 12, 13 y 14 de acuerdo con el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos.

Continuamos el debate, señorías, pasamos a continuación a discutir el capítulo quinto. Propondría a la Comisión que el capítulo sexto, que sólo tiene dos enmiendas, fuera debatido conjuntamente. Si alguna de SS.SS. disiente, no lo hacemos así.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Iba a proponer que se llegara hasta el final.

El señor **PRESIDENTE**: Eso quizá no es bueno.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Nos parece bien el criterio de la Presidencia, aunque por razón de materias quizá sea bueno que el capítulo sexto se una con las disposiciones finales, ya que los capítulos referentes a los precios son muy singulares en lo que se refiere a tratamiento.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Sus señorías, están de acuerdo? (**Asentimiento**). En consecuencia, tratamos ahora el capítulo quinto del proyecto de ley. El grupo Vasco no tiene enmiendas a este capítulo quinto. Hay formulada por Minoría Catalana la enmienda número 72.

Para la defensa de esta enmienda tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: En esta enmienda número 72 lo que pretendemos es una modificación del redactado. En el primer párrafo de nuestra redacción se ha sustituido la frase «actividades de distribución» por «actividades definidas en los artículos primero y segundo de esta Ley», por cuanto la fijación de precios alcanza a todas las

actividades objeto de concesión administrativa. Asimismo se han suprimido los criterios en que se basaría la fijación de precios, pues se trata de una cuestión reglamentaria y creemos que el establecimiento de la ley impediría una adecuación de los parámetros definitorios que pueden ser variables según el paso del tiempo. Por tanto, creemos que estos parámetros no deben constar en la ley. En el segundo párrafo se ha introducido el concepto de competitividad del gas frente a otras energías concurrentes, que es lo que en estos momentos se pretende y, además, es positivo para el desarrollo de la gasificación como una energía alternativa dentro del consumo nacional. Por tanto, con esta enmienda hemos pretendido una modificación en la redacción para ajustarla más a lo que creemos que es la realidad del momento.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario CDS tiene la enmienda número 63. Para su defensa tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: La enmienda, a nuestro juicio, es importante. En primer lugar, creemos que hay un olvido al final del segundo renglón de la redacción del artículo, porque habla de «gas natural y de los gases licuados del petróleo» y faltaría una referencia a «y de las demás materias primas», que desde un punto de vista técnico —y utilizo la palabra en su sentido más estricto— completaría el artículo y lo haría, repito, desde ese punto de vista, más rico. En segundo lugar, lo que se pretende con la enmienda es suprimir la enunciación de los parámetros determinantes de la fijación de precios, sobre todo cuando esos parámetros son de carácter singular, en razón a que el paso del tiempo los puede hacer cambiantes, para que en todo caso se deje al Reglamento y, en cambio en esta ley de bases se haga una referencia a unos criterios más objetivos que, por otra parte, en alguna medida ya están recogidos en el artículo pero no en la suficiente, a nuestro juicio, porque le falta la referencia a la planificación energética. Y puesto que en cuanto se habla de la financiación se está hablando del desarrollo de la investigación, innovación y desarrollo tecnológico y del cumplimiento de los objetivos de gasificación fijados por el Gobierno, entendemos que una referencia explícita a los criterios y objetos de la planificación energética, cuando se trata de la materia objeto de la ley, sería positiva. Como se ve también se puede decir que tiene un contenido de carácter técnico este aspecto o faceta de la enmienda que presenta el Grupo.

Finalmente, lo que pretende la enmienda es introducir el concepto de la competitividad del gas frente a las energías alternativas en la fijación de tarifas y precios, en concordancia con lo que ya está previsto en el Protocolo de intenciones para el desarrollo del gas en España, que se firmó en una fecha relativamente reciente, el 23 de julio de 1985, entre el Ministerio de Industria y las empresas del sector, que justamente es el documento generador originario del proyecto de ley que aquí se debate. Por consiguiente, la enmienda propone lo siguiente: «deberán permitir una adecuada posición competitiva del gas, en fun-

ción de sus prestaciones energéticas y de uso, frente a las energías alternativas, al objeto de potenciar su introducción en los correspondientes mercados, de acuerdo con la planificación general y, en todo caso, de acuerdo con la normativa al respecto de las Comunidades Europeas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camison para la defensa de sus enmiendas número 45 a 51.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestra primera enmienda al capítulo quinto, la número 45, se refiere al párrafo 1.º del artículo 15 y propone la adición: «... dando previa audiencia a los concesionarios...», ya que estimamos que sería muy conveniente que éstos aportaran su experiencia.

La enmienda número 46 al párrafo 1.º del artículo 15 es de tipo técnico, más que nada de redacción, ya que se ha olvidado la expresión «se». Creemos que introduciéndola en el sitio oportuno la redacción sería más correcta.

También presentamos la enmienda número 47 al párrafo 1.º del mismo artículo 15 de adición, incluyendo los parámetros sobre amortización. Nuestra justificación está basada en que es deseable que se objetiven suficientemente los criterios para la determinación de las tarifas. Por tanto, proponemos acometer una fórmula más o menos semejante al Protocolo eléctrico, en el sentido de tener en cuenta no sólo parámetros externos, como pueden ser implantación en el mercado, financiación de la investigación, etcétera, sino que se recojan, y ese es nuestro intento, conceptos tales como amortizaciones, retribuciones de capital y otros de tipo más interno, con lo que ello significaría de objetivar mucho más los posibles contenciosos, como suele ocurrir, y es el efecto que se deriva del Protocolo eléctrico de 1983.

Al párrafo 2.º del artículo 15 presentamos la enmienda número 48, de modificación, con el texto que SS. SS. conocen. Está justificada en la conveniencia de no ignorar a las empresas distribuidoras y por estar nuestra redacción más ajustada a la realidad. Se trata, por nuestra parte, de que la ley no ignore en este supuesto, como decía, a las empresas distribuidoras, teniendo en cuenta que pueden no coincidir la fijación de los precios de transferencias entre empresas —párrafo 1.º que también se postula—, la audiencia e informes de empresa y los precios de venta al público.

Al artículo 16 presentamos una enmienda de adición, la número 49, con el texto ya conocido. La justificación en el sentido de que se trata de tener en cuenta el costo de la cobertura de las tarifas para mantener el equilibrio financiero de la concesión; precisamente para eso. Al artículo 16 también presentamos una enmienda que pretende añadir el término «y daños», para que haya una congruencia con el artículo 18 de este mismo proyecto.

Al artículo 17 presentamos la enmienda número 51, de modificación, que intentamos justificar en el sentido de que se ha formalizado para evitar la contradicción existente entre los artículos 15 y 17 del proyecto de ley, ya que el 15 habla de precios únicos para todo el ámbito nacional y el 17 de libertad de precios, pero libertad a lo loco

libertad cuando el Gobierno quiera sin ningún tipo de limitación. Por otra parte, no procede acordar libertad de precios de productos en general, aunque sí procurar actuar sólo en casos justificados. Por otro lado, si los órganos correspondientes han de informar en la fijación de tarifas, estimamos nosotros que también lo deben hacer al decretarse la libertad de las mismas.

La razón que tenemos parece clara, porque la conveniencia u oportunidad la determina el Gobierno, pero debe ser objetivizada en interés de la economía nacional, no a su arbitrario capricho.

Se suprime la palabra «productos», porque esta ley es para los combustibles gaseosos y su expresa mención creemos que es suficiente. Estudiando detenidamente dicho artículo 17 y leído con detenimiento, vemos el absurdo al que se llega, dado que dice textualmente que el Gobierno podrá acordar la libertad de precios de determinados productos o de los combustibles gaseosos. Luego está diciendo que se puede acordar la libertad de precios de determinados productos y esa «o» indica que estos productos pueden ser diferentes a los de los combustibles gaseosos, lo cual es un absurdo en una ley referida precisamente a combustibles gaseosos. Esta incoherencia es la que intenta eliminar nuestra enmienda, ya que sería extraño que esta ley quedara de esta forma.

De otro modo, aunque es normal que el Gobierno determine la conveniencia y oportunidad de la libertad de precios, es razonable que esta decisión, ya que lo hace, sea objetivada como decía, por ejemplo, por interés general y no por un capricho arbitrario.

Estas son nuestras enmiendas al capítulo V, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno en contra tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Triginer.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Vamos a referirnos en primer lugar, a las intervenciones del señor Sedó y del señor Rebollo, en cuanto a sus enmiendas coincidentes y que, en líneas generales, son comunes en las siguientes apreciaciones.

Por lo que se refiere a la fijación de precios a las empresas concesionarias, defienden la conveniencia de sacar del artículo 15 todas aquellas condiciones que sirven para determinar el precio final a la empresa concesionaria, es decir, condiciones que de alguna forma premien a las empresas distribuidoras que han hecho un esfuerzo en lo que refiere a la política general de gasificación o en lo que se refiere a innovación tecnológica o mejora de gestión.

Consideramos que estos aspectos deben incluirse en el proyecto de ley, no sólo porque esto es un estímulo para que cada empresa concesionaria mejore su eficiencia, sino porque, además, tales objetivos pueden considerarse como permanentes, con independencia de los cambios que pueda haber en el mercado. Por el contrario, ambos enmendantes coinciden en incluir en el citado artículo 15 la condición de que los precios de venta al mercado por parte de las empresas concesionarias deben ser equipara-

bles a las de las energías alternativas que pueda haber en el mercado. Aspecto este último en el que estamos de acuerdo y que, como bien ha dicho el señor Rebollo, figura en el Protocolo del gas, pero, en cambio, no podemos aceptar que esté incluido en el articulado del proyecto de ley, ya que presenta inconvenientes legales de diverso tipo que quisiera enumerar.

Para esta enumeración, creo que es bueno considerar los precios actuales. Por ejemplo, si valoramos el precio de energías alternativas tales como el gas natural, el propano, el butano y la energía eléctrica o el fuel-oil, tendremos que tener en cuenta que casi todos los precios son equivalentes si los consideramos por termia. Los precios por termia son muy equivalentes, hay muy pocas diferencias entre ellos, con excepción de la electricidad que suele costar del orden casi tres veces más, y eso introduce ya un motivo de confusión. Es decir, en qué medida puede estimarse que hay una equiparación de precios de los combustibles antes indicados con la electricidad, si esto no se especifica claramente en la ley por lo que se refiere a los términos de esta equiparación. Porque si hay esta diferencia, ya indicada por mí anteriormente, se debe precisamente a que en principio el rendimiento energético de cualquier combustible es del orden de un 30 por ciento y, por consiguiente, queda perfectamente justificado que la electricidad, en determinados usos, tiene un equivalente en cuanto a costos con las otras energías alternativas, si consideramos —repito— el rendimiento energético de la aplicación de una y otra energía. Por el contrario, si consideramos los precios para otro tipo de aplicaciones, evidentemente tal equivalencia no existiría.

Esto, que podría ser objeto de complicaciones de carácter legal para valorar aspectos de esa naturaleza, nos impide considerarlo, por consiguiente, en el contenido expreso de la ley, aunque esté considerado en el Protocolo.

Hay otros aspectos que creo también merecen atención. Supongo que en un futuro las normas anticontaminantes establecen, por ejemplo, determinadas condiciones al fuel-oil para ser quemado. Esto, en la práctica, penaliza la aplicación del fuel-oil, no precisamente en el precio del combustible, sino en el uso final, puesto que las indicaciones, por lo que se refiere a la desulfuración posible el día de mañana para el fuel-oil, podrían afectar no tanto a las características del combustible como a las de las instalaciones para quemarlo.

En este caso también nos encontraríamos con problemas en relación a cuál es el tipo de equivalencia que se establece en función del imperativo legal.

Pues bien, habida cuenta de este tipo de complicaciones y habida cuenta, por otra parte, de que hay un artículo, que es el 17 —me parece—, que otorga al Gobierno la posibilidad de fijar los precios de acuerdo con los criterios del mercado, creemos innecesaria, por las razones indicadas, esta consideración de las enmiendas de los Grupos de Minoría Catalana y CDS, porque, además, esto podría no tener en cuenta eventuales e imprevisibles cambios de precios en el mercado que en este momento no pueden valorarse.

Por todo ello, esas enmiendas citadas o las posiciones

de los Grupos de Minoría Catalana y del CDS son inaceptables bajo el punto de vista de nuestro Grupo Parlamentario.

Con relación a las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, hay en primer lugar una enmienda a la que vamos a dar nuestra conformidad. Nos referimos a la número 46, aunque la introducción de la palabra «se» debería traer consigo también una modificación en la palabra siguiente; es decir, en vez de «tendrán», deberá ponerse «tendrá», ya que en el primer caso, es decir, en el artículo inicial se refería a los precios —por eso estaba en plural y no utilizaba la expresión «se»— y en el caso actual se refiere a los criterios que deberán tenerse en cuenta. Es decir, al cambiar el sentido, es necesario cambiar también el texto en cuanto a corrección técnica, como ya he indicado y supongo que la Mesa habrá recogido.

Por lo que se refiere a las demás enmiendas, la número 45 del Grupo Popular establece la obligación de una audiencia previa a los concesionarios. Nosotros creemos que esto no debe figurar en una ley. Creemos que es lógico, así se suele establecer. Audiencia de una u otra forma, pero los concesionarios, en tanto que parte afectada, siempre tienen la oportunidad de manifestar su posición. Por consiguiente, creemos que no es necesario que figure en la ley, ya que, de una u otra forma, se establece siempre, y no creemos que esta práctica vaya a cambiar, puesto que entendemos que es común a todos los Gobiernos y de sentido común y que no se puede hacer una política de precios sin tener en cuenta las partes interesadas, que, en resumidas cuentas, deben aplicarla.

Con respecto a la enmienda 47, introduce unos criterios, no previstos, creo yo, en el Protocolo del Gas, pero, además, creo que pueden considerarse como subsumidos cuando se habla en el contenido del proyecto de ley de la necesidad de mantener el equilibrio económico-financiero de las empresas concesionarias. Esa necesidad de mantener el equilibrio económico-financiero se sobreentiende que integra las expresiones, o al menos los criterios, introducidas en la enmienda número 47 del Grupo Parlamentario Popular.

En cuanto a la enmienda número 48, me parece innecesario introducir el tema que hace referencia a los monopolios de petróleos y gas butano, porque, aparte de que no corresponde a esta ley, creo que ya está establecida por ley la forma en que éstos deben ser tratados, que es en la Junta Superior de Precios.

Por lo que se refiere a la enmienda número 49, es válida la apreciación indicada anteriormente, en relación con que se cuidará del equilibrio económico-financiero de las empresas concesionarias.

Respecto a la enmienda 50, cabe decir que, como quiera que el riesgo antecede al daño, los seguros cubren el riesgo y, por consiguiente, es correcta la apreciación que contiene el proyecto de ley; en todo caso, el daño se repara a través de las indemnizaciones correspondientes, pero éstas son posteriores o subsiguientes al riesgo, puesto que aquí de lo que se trata es de prevenir el riesgo y no de reparar el daño; el daño se repararía, en todo caso, a través de las compañías de seguros.

Por lo que respecta a la enmienda 51 al artículo 17, que establece la facultad de que el Gobierno pueda acordar la libertad de precios de determinados productos de los combustibles gaseosos para ciertos usos, en los casos y condiciones que considere oportuno, sólo me resta indicar que ésta es una condición que, de una u otra forma, tenemos que establecer por imperativo de los acuerdos que nuestro país ha suscrito al incorporarse al Mercado Común. Dicho sea de paso, este acuerdo puede, por ejemplo, materializarse, simplemente, estableciendo precios máximos; el tiempo dirá la forma en que este tipo de facultad puede reservarse. Pero lo importante, a mi juicio, más que este artículo está en la voluntad política del Gobierno, firmada y acordada con las partes interesadas sobre este Protocolo del Gas, no tanto de mantener la libertad de precios, que en último extremo siempre puede fijarse, sino de establecer, tal como se indica en el artículo 15, precios iguales para todo el territorio nacional, puesto que esto es una garantía para la penetración del gas en el consumo energético de las distintas empresas o domicilios particulares, en sustitución de otras energías alternativas.

Con esto, creo que he dado contestación a todas las enmiendas y posiciones de los Grupos Parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, nosotros creemos que el objeto de esta ley es conseguir la gasificación del país, por todas las ventajas que ello puede conllevar. Así, pues, si se fijan unos objetivos hay que dar los medios para lograrlos.

Creemos que el artículo 15, al fijar tantos parámetros, es muy reglamentista y, por tanto, encorseta la fijación de los precios. Por otra parte, si, como decía el señor Triginer, el artículo 17 da libertad al Gobierno, creemos que en realidad nuestra enmienda ya daba la facilidad de quitar este corsé y, a la vez, poder facilitar medios para ir hacia los fines a conseguir: la gasificación del país. Con los parámetros que se fijan en el artículo 15, quitándole, como digo, estos parámetros tan reglamentistas, se logra una finalidad positiva dentro de la ley.

Por tanto, no puedo darme por convencido con las palabras del señor Triginer y mantenemos nuestra enmienda número 72.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, muy brevemente, porque no he entendido las razones del portavoz del Grupo Socialista.

Es como si achacase a otros Grupos, como Minoría Catalana y Centro Democrático y Social, que no se tengan en cuenta una serie de conceptos que reflejan una colaboración de las empresas en orden a lo que es un propósito económico loable del Gobierno. Y no es así, al menos la intención de mi Grupo no lo es. Lo único que pretende-

mos es que por tratarse de parámetros o de puntos de referencia que pueden ser variables en el tiempo, esto es típico de los reglamentos, y, naturalmente, en los reglamentos se podrán tener en cuenta todos esos factores que el portavoz del Grupo Socialista enunciaba; por tanto, que se quite de una ley básica no significa que nosotros rechacemos que se tenga en cuenta, pero en el reglamento, que entendemos es su lugar oportuno.

En cambio, creemos que el artículo se enriquece y se hace más progresista y social, valga la expresión, porque creo que está plenamente de acuerdo con la idea cuando decimos que esa política del Gobierno, en cuanto a la fijación de los precios de adquisición y transferencia del gas natural, de los gases licuados del petróleo y de las demás materias primas, se haga de acuerdo con los criterios y objetivos de la planificación energética. En cambio, eso no lo dice el artículo, y creo que lo enriquecería.

En cuanto al segundo párrafo —que, a través de la enmienda y en la redacción que se ofreció a la Comisión, propone el Grupo que en estos momentos represento—, es importante justamente que se tengan en cuenta, pero con conclusiones distintas a las que sacaba el portavoz socialista, las consideraciones que él hacía, porque lo que se pretende es una adecuada posición competitiva del gas en función de sus prestaciones energéticas; por consiguiente, estamos haciendo una referencia a las termias, en función de sus prestaciones energéticas, e incluso por aquello de la desulfuración que puede imponerse en un futuro, que además ojalá venga pronto, con una referencia también a la correspondiente normativa de las Comunidades Europeas.

Por tanto, en el primer párrafo, por entender que tiene un contenido bastante más social, por una parte y, por otra, bastante más técnico, en cuanto remite al reglamento lo que en éste debe estar, y porque, en segundo lugar, efectivamente se pone el acento en la equivalencia en termias y, al mismo tiempo, porque se prevé lo que puede ser la concordancia de nuestras empresas a la normativa comunitaria, con todo lo que eso lleva consigo, es lógico que se establezcan unas bases o unos principios a recoger en este artículo que estamos examinando.

Lo que parece absolutamente paradójico es que, para justificar que no se recojan estos principios, se nos remita al artículo 17, diciendo: ahí al Gobierno se le otorga libertad para hacer lo que quiera en el régimen de precios.

Señorías, si esto es así, huelga que consideremos el artículo 15 y suprimámoslo total y absolutamente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Empezaré comentando nuestra enmienda 45 y las razones que ha expuesto el portavoz socialista para su no aceptación. Entendemos que de sus palabras se deduce que reconoce conveniente la previa audiencia de los concesionarios. Ha dicho que es lógico que exista esa previa audiencia, pero que no se acepta porque no es necesario que figure de forma expresa en el texto de la ley.

Nosotros no estamos de acuerdo con ese criterio, ya que, si es lógico, lo natural es que estuviera reflejado en la ley. Porque, si no, se puede dar el caso de que en el futuro, cuando haya que decidir sobre la previa audiencia de los concesionarios, haya que utilizar simultáneamente la ley, que no la contempla, y el acta de esta sesión, donde se reconoce que es lógico que estén. Por tanto, no entendemos la no aceptación de esta enmienda 45.

Respecto a la enmienda 46, que ha sido aceptada, se agradece el gesto del Grupo Socialista, aunque, efectivamente, se trata de un término exclusivamente gramatical. A pesar de todo, mi Grupo agradece la aceptación de esta enmienda.

En cuanto a la número 47, también el portavoz del Grupo Socialista admite implícitamente que es conveniente la presencia, o por lo menos el espíritu, del concepto de nuestra enmienda en la ley al aparecer tales parámetros, pero dice que no se acepta porque está subsumido. Estamos ante un caso semejante al anterior. Si realmente debe figurar, pero no se pone porque está subsumido, habrá que actuar en el futuro con la ley y con el acta de esta Comisión para que quede completa, cuando ésta era la gran ocasión para que la ley hubiera quedado perfeccionada.

Algo similar se puede decir respecto de la enmienda 49, al reconocer el portavoz del Grupo Socialista que también en este caso quedan los conceptos subsumidos en el proyecto del Gobierno.

Con relación a la enmienda 50, el artículo 16, y la no aceptación de las palabras «y daños», no entendemos los razonamientos, ya que, por lo mismo, se podría aducir que estarían sobrando esas palabras «y daños» en el artículo siguiente del proyecto de ley, en que sí las incluye el propio Gobierno. Nosotros queríamos que hubiera una correspondencia y una identidad de criterios en el artículo 16 y en el 18.

Respecto a la enmienda 51, el artículo 17, no acabamos de entender tampoco las razones expuestas, ya que nosotros hemos intentado clarificar la incongruencia del texto cuando ordena que el Gobierno podrá determinar la libertad de precios de ciertos productos o de los combustibles gaseosos, que traducido a román paladino pudiera ser: el Gobierno podrá acordar la libertad de precio de las naranjas o de los combustibles gaseosos. Por tanto, creemos que es una incoherencia que no figure en el proyecto de ley. Hubiera sido la gran ocasión de evitarlo y no se ha aprovechado. Lamentamos que esto ocurra y el proyecto quede con este gran defecto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Triginer.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Quisiera, en primer lugar, hacer una pequeña aclaración, sobre la necesidad de aproximar posiciones entre las enmiendas formuladas, de una parte, por Minoría Catalana y, de otra parte, por el CDS.

Creo que el criterio más importantes es que esta ley es un marco jurídico para desarrollar una política de penetración del gas en todo el territorio español. Complemen-

tan este marco acuerdos que no figuran, obviamente, en el tiempo en que se recogían en la ley, como Protocolo del Gas, que son los que realmente establecen las condiciones contractuales entre la Administración y los concesionarios.

¿Qué hace pues, en el contenido de la ley? Sobre todo, establecer las obligaciones que básicamente afectan a la Administración. Es decir, creemos que cuando, por ejemplo, en el artículo 15 se fija el tipo de condiciones que deberán tenerse en cuenta para establecer el precio del gas a las empresas concesionarias y no se deja que estos temas sean abordados por un reglamento, forzamos, mandamos a la Administración para que discrimine entre las empresas concesionarias y aplique tarifas distintas en función del esfuerzo que cada una de esas compañías haya hecho para atenerse a los objetivos fijados por el gobierno y a la mejora de sus instalaciones, innovación, desarrollo tecnológico, etcétera.

Con esto quiero indicar que cuando el señor Rebollo subraya la necesidad de introducir temas tales como los objetivos de la planificación energética, éstos quedan ya subsumidos cuando en el artículo 15, propuesto por el gobierno, hablamos de los objetivos de gasificación fijados por él, porque, al fin y al cabo, el gobierno no puede fijarse otros objetivos que los incluidos en el Plan Energético Nacional.

Por eso pretendemos poner de manifiesto hoy aquí, me refiero sobre todo a las palabras del señor Rebollo, no juzgamos intenciones que la parte dispositiva a la que se hace referencia al principio del artículo 15 favorece la política energética y, sobre todo, pretende favorecer que las empresas no se conviertan en simples gestoras, sino que desarrollen una política empresarial en relación a la gestión que se les ha encomendado vía concesión administrativa.

El otro aspecto, que hace referencia al segundo apartado de este mismo artículo, creo que tampoco ha sido entendido. Nosotros no consideramos conveniente introducir la equivalencia con otros combustibles porque, tal como hemos indicado anteriormente, hay una extraordinaria dificultad en que el texto que nosotros podamos introducir aquí pueda resistir el paso del tiempo, debido a que las condiciones cambiantes, desde el punto de vista de exigencias, por ejemplo, de que sea anticontaminante o de precios a nivel internacional pueden impedirlo.

He dicho, además, que, en último extremo, esas condiciones podían no tener tanta fuerza si tenemos en cuenta un mandato que todo el mundo reconoce que debe estar incluido en esta ley, que es el que figura en el artículo 17, en el sentido de que se da libertad de precios.

Por consiguiente, creemos que es innecesario, por las razones indicadas, introducir la obligatoria equivalencia de los precios del gas con los otros de otras energías alternativas, porque es propósito del gobierno, está ya contenido en el Protocolo del Gas y es innecesario reflejar aquí, por las condiciones eventualmente cambiantes que puede haber en el mercado y las condiciones energéticas que pueden ser fijadas por otro tipo de normativas, como por ejemplo, respecto a políticas anticontaminantes.

Esto por lo que se refiere a los aspectos más globales de

las enmiendas de los Grupos CDS y Minoría Catalana.

Respecto a las enmiendas y a los criterios manifestados por el Grupo Parlamentario Popular quisiera clarificar algunas cuestiones. En primer lugar, voy a hacer referencia a la necesaria obligación que pretende introducir el Grupo Parlamentario Popular de que haya una previa audiencia a los concesionarios. Quisiera que mis palabras no fueran mal interpretadas. Es una práctica común. Quisiera recordar al señor Camisón, por ejemplo que los concesionarios están ya presentes en la Junta Superior de Precios.

Esa audiencia, de una forma u otra, se produce, y es lo lógico, en las tareas de gestión de cualquier tipo de proyecto.

En lo que se refiere a otros aspectos, por ejemplo, el que hace referencia a que quedan algunas de las limitaciones subsumidas, quisiera indicarle que el equilibrio económico-financiero que integra los factores indicados por el señor Camisón también integra otro tipo de factores, e integra además, y esto es importante, aspectos que pueden ser hoy subjetivos como, por ejemplo, el esfuerzo que pueda haber hecho cada empresa concesionaria con relación a la optimización de estos valores. Por consiguiente, como no vamos a introducir aquí criterios de contabilidad ni de eficiencia administrativa, creemos que es suficiente con la introducción de criterios globales, criterios del mantenimiento del equilibrio económico-financiero, pero que sean el resultado de haber tenido en cuenta no sólo aspectos parciales, sino la globalidad de una gestión. Y eso sólo puede hacerse con el examen global de la gestión y no introduciendo aspectos parciales que pueden sesgar el propósito, al menos en este caso, de nuestro Grupo, que es incluir lo más posible en la ley para que la eficiencia de estas empresas se ajuste al menos a lo que entiende el Grupo Popular que debe ser la gestión de las empresas privadas, no todas ellas tan buenas como sería de desear.

Sólo me queda añadir, para terminar, en lo que se refiere al artículo decimoséptimo y su eventual contradicción, que los productos a los que se refiere obviamente no pueden ser otros que los vinculados a la comercialización del gas. La confusión en este caso la creemos innecesaria, y consideramos que ésta es una norma, tal como hemos indicado anteriormente, que nos vemos obligados a poner aquí y que no entra en contradicción en absoluto con los propósitos del Gobierno ni tampoco —y esto me parece más importante— con el contenido del protocolo del gas, que a fin de cuentas es lo que obliga a la gestión del Gobierno con las empresas concesionarias.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de las enmiendas.

Votamos, en primer lugar, la enmienda 72, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, seis; en contra, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda. Pasamos a continuación a votar la enmienda número 63, del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, seis; en contra, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda.

Del grupo de enmiendas de Coalición Popular, la enmienda número 46 es una corrección que se puede incluir directamente, por lo que votaríamos la enmienda 45, 47, 48, 49, 50 y 51. **(El señor Echeberría Monteberría pide la palabra.)** ¿Señor Echeberría?

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Señor Presidente, pedimos la votación separada de las enmiendas 45 y 48, que se pueden votar a su vez conjuntamente. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Sedó?

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, pedimos votación separada de la enmienda número 45.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Votamos en primer lugar la enmienda número 45, del Grupo de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, seis; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda. Votamos a continuación la enmienda número 48, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda. Votamos finalmente las enmiendas 47, 49, 50 y 51, del Grupo de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 16; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas.

Votamos a continuación los artículos 15, 16 y 17. ¿Algún señor Diputado desea votación separada?

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, pedimos votación separada del artículo 15.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Votamos el artículo 15, mejor dicho, decimoquinto, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo decimoquinto, según el informe de la Ponencia.

Votamos a continuación los artículos 16 y 17 conjuntamente, de acuerdo con el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, cuatro; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos.

Artículos 18, 19, 20, 1 y Disposiciones finales transitorias.

Vamos a debatir a continuación el Capítulo Sexto, que solamente tiene dos enmiendas, como les decía anteriormente; las disposiciones finales y las disposiciones transitorias.

Para la defensa de sus enmiendas números 9 y 10, tiene la palabra el señor Echeverría.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Señor Presidente, nuestra enmienda número 9 se refiere al párrafo segundo del artículo 21 y propone su supresión. En el párrafo que se enmienda, se establece que la imposición de sanciones muy graves corresponderá al órgano de gobierno de Administración competente. Esto significa, en el caso de las Comunidades Autónomas, que ese órgano habrá de ser el Consejo de Gobierno. Sin embargo, una comunidad autónoma puede estimar que el órgano competente en esta materia debe ser, por ejemplo, otro de rango inferior al Consejo de Gobierno, y puede hacerlo así, en aplicación de las competencias que se derivan de su estatuto de autonomía. Tal es el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en cuyo Estatuto y en su artículo 10.6, se dice que la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva en normas procesales y de procedimientos administrativos y económico-administrativos que se derivan de las especialidades del derecho sustantivo y de la organización propia del País Vasco. En consecuencia, nuestra enmienda número 9, propone la supresión del citado párrafo por estimarlo contrario al reparto de competencias existente en la Comunidad Autónoma del País Vasco, e innecesario por cuanto la Administración competente ya se encargará de designar el órgano que haya de establecer las correspondientes sanciones.

En cuanto a la enmienda número 10, se propone suprimir la disposición final primera del proyecto de Ley. Es evidente el carácter de materia compartida de la materia energética, carácter que origina la existencia de competencias concurrentes entre el Estado y las Comunidades Autónomas. Volvemos a hacer referencia al alcance que puede tener la legislación básica del Estado. El Tribunal Constitucional ha establecido qué es lo que debe entenderse por básico en una ley a través de varias sentencias, entre las que cabe citar las de 28 de julio de 1981 y 2 de enero y 28 de junio de 1982. De ellas se deduce, entre otras cosas, que lo básico no puede agotar el contenido de la materia concreta de que se trate, debiéndose limitar a aquellos preceptos imprescindibles para alcanzar una regulación unitaria de la materia, permitiendo así que las comunidades autónomas tengan el campo suficiente para que en función de sus peculiaridades, hagan uso de sus competencias de desarrollo legislativo y ejecución.

Sin entrar en estos momentos en mayores honduras, que

son posibles, nos parece claro que la formulación actual de la disposición final primera, desborda ampliamente estos límites establecidos por el Tribunal Constitucional, pues no sólo alcanza a todo el contenido del proyecto de ley, sino que amplía el carácter básico a toda la normativa que dicte el Gobierno en su desarrollo. De ahí que nuestra enmienda número 10, proponga la supresión de tal disposición por entenderla innecesaria y contraria al reparto de competencias vigente.

En este momento, también se puede hacer referencia al artículo 5.º, que anteriormente ha sido citado por el portavoz del Grupo Socialista, en el sentido de que la disposición final que contemplamos, la primera, establece que tendrán la consideración de básicos los preceptos contenidos en la presente ley, excepto lo expuesto en el artículo 5.º. Esa excepción, a nuestro modo de ver, no es suficiente, y no funciona, puesto que el artículo 5.º, no hace referencia a una materia que se declara de exclusiva competencia del Estado, pero si vamos al artículo 149.1.25, de la Constitución, que es al que cabe hacer referencia en relación con el artículo 5.º, resulta que ese párrafo lo que excepciona son las bases del régimen minero y energético. Ello quiere decir, que el artículo 5.º nos vuelve a remitir al concepto de "básico", que es precisamente el concepto que nosotros discutimos, con lo cual no queda salvado de ese adjetivo de "básico" el artículo 5.º, puesto que, la propia Constitución —como digo— nos remite al concepto de básico en cuanto a la materia a la que hace referencia el artículo 5.º del Proyecto de Ley.

En síntesis, pues, la disposición final primera, lo que hace es declarar el carácter básico, no sólo de toda la ley, sino de las normas que en su desarrollo dicte el Gobierno.

A nosotros nos parece que es una calificación excesiva a todas luces por las razones que hemos expuesto y, en consecuencia, proponemos, como lo hace nuestra enmienda número 10, la supresión de dicha disposición final.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó para la defensa de la enmienda 73.

El señor **SEDO I MARSAL**: Nuestra enmienda, lo que pretende es ampliar el concepto de uso dentro de la disposición final tercera, epígrafe c), en cuanto que la redacción que nosotros proponemos es añadir, después de "y butano comerciales", "gas natural licuado", y después de "distribución de GLP", "y GNL". Pretendemos, ya que este epígrafe se refiere a los usuarios del mismo bloque de viviendas o de una misma urbanización, que estos tengan, sin necesidad de concesión administrativa, la posibilidad de usar todo tipo de gases. Por lo tanto, creemos que no puede ser un concepto restrictivo y, en todo caso, la adición de estas palabras dará amplitud a todo tipo de elementos del conjunto gasístico.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda 64, tiene la palabra el señor Rebollo, por el CDS.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Esta enmienda, en principio, era adicional y estaba en relación con

otra anterior que establecía como plazo máximo posible, el de 99 años.

Al haber sido rechazada esta enmienda, y aprobado el texto de la Ponencia, lo que se le ocurre al representante del Grupo del Centro Democrático y Social es sugerir al grupo mayoritario en la Comisión, en razón de la fase que puede comenzar como consecuencia de la promulgación de esta Ley, poner las concesiones a cero y que se empiece a computar desde la fecha de promulgación de la Ley, el plazo de duración de esa concesión.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas 52 a 59, tiene la palabra el señor Camisón, por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestra primera enmienda al Capítulo VI es la número 52, de adición al artículo 18, en el sentido de que entre las sanciones, se deben considerar aquellas que puedan causar demoras en el servicio. Una vez que se ha debatido ya por esta Comisión el artículo 6.º y no ha sido admitida nuestra enmienda, es obvio que, según queda el proyecto de Ley, una Corporación, tan pronto inicie —y sólo inicie— una obra, puede ir prolongando cada dos años sus prórrogas sin necesidad de dar ese servicio público que seguramente los ciudadanos necesitan. Ya sé que no se va a hacer y esa no es la voluntad, pero al quedar en la Ley se podría dar el caso de que alguna corporación tuviera esa tentación.

Espero que el Grupo Socialista, al contestarme no reiterar su argumentación tan repetida de que no es voluntad política hacer eso, porque, según esa teoría, si no es voluntad política y, por tanto, no es necesario explicarlo, por ese concepto no habría que escribir nada, sobrarían todos los textos legales y estaríamos como en el caso de Inglaterra, cuya constitución no necesita ser escrita. Creo que estamos muy lejos de ese caso. Por tanto —insisto— una vez que aquella enmienda no se ha admitido, convendría tomar esta cautela y evitar tentaciones de abuso, que, aunque es difícil que se tengan, si queda explicitado se van a eliminar totalmente.

No tenemos ninguna enmienda más a este capítulo sexto, porque la siguiente ya es la 53, a la disposición adicional primera, que es de pura redacción, intercalando la palabra “este”, que creo que da mayor claridad al texto.

Nuestra enmienda 54 es a la disposición final segunda, intentando que quede claro el hecho de que ya en el artículo 15 se ha hablado de estos productos, o sea, de los gases licuados de petróleo, en cuanto a tarifas, luego han sido tratados ya. Por tanto, aquí lo correcto sería decir que es sin perjuicio de lo que establece el artículo 5.º sobre esta fijación de precios, y es como quedaría coherente el artículo 15, con esta disposición final segunda.

La siguiente es la enmienda número 55, a la disposición final tercera, párrafo primero. Creemos que es una enmienda trascendente, ya que, como SS.SS. pueden apreciar su redacción, se intenta, por razones de coherencia, ayudar al ahorro de energía y a la debida regulación de tipo administrativo, ya que, de acuerdo con el Proyecto de

Ley, aquí se están regulando cosas que no son muy importantes pero que, todas sumadas, pueden serlo, como es, por ejemplo, la producción, almacenamiento, y regasificación, incluso conducción de combustibles para uso propio por varios consumidores, que no dice el número y, por tanto, pueden ser miles, y la producción en el caso de subproductos, ya que si este tipo de industrias tuvieran ayudas, a lo mejor lo aprovecharían y, si no las tienen no lo van a aprovechar, con lo cual estamos propiciando que no se ahorre energía, siendo en estos momentos un objeto prioritario.

Algo parecido se puede decir en el caso del GLP y demás similares para el suministro a las urbanizaciones. Por tanto, creemos que no se tiene en cuenta el ahorro de energía, ya que, al quedar eliminados estos productores de los beneficios que establece el artículo 9.º, no podrán tener acceso a los mismos, con lo que se castiga a estos industriales, y se les pone freno a que desarrollen esa actividad.

Nuestra enmienda siguiente, es la 56 a la disposición final cuarta, ya que entendemos que, leída también con detenimiento, se ve que es un poco superflua y más bien grotesca, ya que dice textualmente que el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Industria y de los Departamentos competentes en su caso, aprobará las disposiciones reglamentarias. ¡Estaría bueno que no fuera así! Creemos que es totalmente grotesco que esto permanezca en el Proyecto de Ley.

La siguiente enmienda es la número 57, a la disposición transitoria primera, quedando constancia de que en la misma se haga la salvaguardia de aquello que haya sido modificado en textos anteriores. Entendemos que esta enmienda da al proyecto una redacción más correcta y más ajustada a la realidad.

La enmienda 58, al párrafo primero de la disposición transitoria segunda, en los términos que SS. SS. conocen, intenta sustituir la palabra “caducadas”, por “extinguidas”, para evitar posibles dudas de interpretación entre caducidad de la concesión y de la actividad realizada, con lo cual, además, se mejora la redacción. Entiende nuestro Grupo, que esa distinción entre lo fundamental que quede clarificada en el proyecto.

La enmienda 59, al párrafo tercero de la disposición transitoria segunda, va en coherencia con otras anteriores, porque entendemos, en este caso, que el plazo de dos años es excesivo y por eso proponemos en la enmienda el plazo de un año.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, tiene la palabra el señor Sánchez, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SANCHEZ BARBERAN**: Tratando, dada la hora, de ser breve, empezaremos por las enmiendas relativas al capítulo sexto, indicando también, para no olvidarlo, que nuestro Grupo, después del estudio de las enmiendas, ha presentado una transaccional a la número 55 del Grupo Popular y, por otra parte, admitirá la 57 de dicho Grupo.

Con relación a las enmiendas presentadas al capítulo sexto, de infracciones y sanciones, en cuanto a la 52, del Grupo Popular, permítaseme por una vez devolver la acusación que normalmente hace dicho grupo socialista, de exceso de reglamentismo, pues yo creo que ahora quien empieza a ser reglamentista es el Grupo Popular, porque no es desatinado lo que dice en su enmienda, pero no debe incluirse en el apartado d), puesto que está ya incluido en el apartado e), cuando se refiere, en general, al incumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley y en las disposiciones que la desarrollen. Es decir, que no se pueden defender los casos particulares, que estarían ya comprendidos, y por eso se hace este apartado amplio, el e), donde irían esta causa y otras.

Por otra parte, con relación también a este capítulo, la enmienda del Grupo Vasco número 9, al artículo 21, tiene mucha conexión con la 10, ya que lo que se pone en cuestión fundamentalmente, no es un tema técnico, sino jurídico, y es el carácter básico de esta ley.

En este sentido, en el párrafo segundo del artículo 21 se viene a indicar que la imposición de las sanciones muy graves deberá corresponder al órgano de Gobierno de la Administración competente. ¿Qué se quiere decir? Se pretende, ni más ni menos, que sea un órgano colegiado y no un órgano unipersonal, ya que podría ser perfectamente un Director General de una Autonomía o un Director General de la Administración Central, quien pudiese imponerlo. No se discute la competencia, ni se trata de inmiscuirse, pero esas sanciones muy graves entran dentro de las facultades del artículo 149 de esta Ley, en el que debe indicarse que precisamente deben corresponder a un órgano de esta cualificación. Podría tenerse otro criterio y determinarse que todas las sanciones, leves, menos graves o graves, se estableciesen reglamentariamente, por supuesto. Pero nosotros pensamos que éstas, muy graves, dada la importancia que tienen, debe ser el órgano colegiado el que las establezca.

En cuanto a la enmienda 10, del Grupo Vasco, con relación a la disposición final primera, me gustaría indicar, antes de entrar en el meollo de la misma, que hay un error, y lo indico también a la presidencia, porque esta disposición final primera, tiene un texto actual que dimana de una enmienda socialista, y en dicha enmienda había el error de que en la última palabra, donde dice "Estado", debe decir "Gobierno", porque si no, no tiene sentido. Dicho esto, según el contenido actual, se hace referencia, y se lo digo al señor Echeberría, del Grupo Vasco, al artículo 149.1, números 13, 18 y 25. Yo le indicaría con todo afecto que viera las competencias del número 18, y ahí es donde entraría de verdad lo establecido en el artículo 5.º y por qué se dice que el contenido de dicho artículo es competencia exclusiva del Estado y que el resto trae causa del número 25 y se considera base.

Las razones que alega el señor Echeberría y la sentencia del Tribunal Constitucional vienen precisamente a corroborar lo que nosotros indicamos, porque lo que daría ambigüedad es la supresión que solicita el señor Echeberría, es decir, que se suprime qué disposiciones de esta Ley tendrían carácter básico, cuáles tendrían carácter ex-

clusivo y cuáles no tendrían ninguno de estos caracteres o tendrían una aplicación parcial.

Posiblemente no coincidamos, pero lo que viene a decir esta disposición es que toda la ley tiene carácter básico y que un artículo tiene el carácter de competencia exclusiva del Estado, no básica. Podremos coincidir o no, pero no hay ninguna ambigüedad. Creo que es muy concreta la determinación de las competencias, y en toda la lectura del texto podemos ver si esta ley las agota o no las agota; creo que no las agota, creo que son perfectamente asumibles como bases fundamentales para la resolución global de todo lo referente al gas y, en este sentido, no coincidimos con los planteamientos que nos ha indicado.

Con relación a las enmiendas presentadas por Minoría Catalana al apartado c), de la disposición final tercera, en cuanto a la enmienda 73, le indicaría con relación a la inclusión del GNL, que no puede distribuirse el GNL por canalización, ni existen instalaciones centralizadas de GNL para suministro a bloques de viviendas. Es un tema técnico y pensamos que por esta imposibilidad técnica no debe incluirse donde indica S.S.

Por último, con relación a las enmiendas presentadas por Coalición Popular, defendidas por el señor Camisón, números 52 y 59, ya le he indicado que a la 55 hemos presentado una transaccional y la 57 se admite. La 53, se refiere a la disposición final primera. Se le dio una nueva redacción en Ponencia, a cuyo texto nos atenemos. En principio, el término que quiere introducir no estaría de más, pero con la nueva redacción creo que la confusión que podría existir en el texto primitivo del proyecto de ley ha desaparecido.

En cuanto a la enmienda 54, relativa a la disposición final segunda, no puede aceptarse, porque trae causa de la enmienda 48, del mismo Grupo, relativa al artículo 15.2, y sería una incongruencia.

Con respecto a la disposición final cuarta, nos indica que esta delegación que se hace al Gobierno, en cuanto que puede dictar disposiciones reglamentarias, en efecto, puede dictarlas —una de las facultades del Gobierno es dictarlas—, pero sabrá el señor Camisón que es práctica habitual en los textos legales, que el propio órgano legislativo expresamente le reconozca en uno de sus preceptos esa facultad al Gobierno. ¿Qué podría no figurar en el Proyecto? Puede ser. No es superfluo el que se ponga. Yo creo que esta práctica, que se sigue de forma habitual en los textos legales, es buena y debe mantenerse.

La enmienda número 57 será admitida. Como coincidimos con su planteamiento no entramos en ella. Con relación a la disposición transitoria segunda, el Grupo Popular tiene la enmienda número 58. Al haberse admitido en Ponencia la número 78, del Grupo Socialista, tampoco tiene razón de ser, ni podríamos admitirla cambiando el texto. Por lo demás no aporta novedad alguna.

La enmienda número 59, plantea un problema de plazos, de lo que se ha hablado ya en este mismo debate.

La fijación de los plazos a veces es arbitraria, se establece lo que cada Grupo piensa que es razonable. Nosotros creemos que el plazo de dos años es más razonable, sin

descartar y respetar, por supuesto, que pudiera rebajarse a un año. Insisto, pues, en que vamos a mantener el plazo de dos años.

Sobre la disposición transitoria tercera nueva, planteada por el Grupo del CDS en la enmienda número 64, lo más que puedo indicar es que puede estudiarse el planteamiento que se nos hace "ex novo" de cara al debate en el Senado.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica, tiene la palabra el señor Echeberría.

El señor **ECHEVERRÍA MONTEBERRÍA**: En cuanto a la enmienda número 9, que hace referencia al artículo 21, párrafo segundo, como ha dicho el señor Sánchez Barberán, la discusión es si este párrafo puede considerarse, o no, de carácter básico y si puede tener carácter de necesaria esa precisión que se hace con respecto a las infracciones muy graves.

Nosotros estimamos que ninguna de las dos cosas es cierta. Es decir, que esta disposición, no tiene por qué tener carácter básico, porque, de alguna manera, entre en colisión con las competencias de las comunidades autónomas; y, en segundo lugar, tampoco es necesaria esta precisión porque, si entre en colisión con esas competencias, precisamente es porque la comunidad autónoma correspondiente podría tomar una decisión que no fuera con exactitud ésta. Pero, por lo que veo, es una discusión que no tiene salida.

En cuanto a la última enmienda, la número 10, a la disposición final primera, comprendo perfectamente lo que dice esta disposición, aparte de lo que se señala en ella, hay que tener en cuenta la enmienda número 79, del Grupo Socialista, que dice que también tendrán carácter básico las normas que en su desarrollo dicte el Gobierno, no sólo lo que dice la ley, sino todas las normas que, en su desarrollo, dicte el Gobierno. Desde nuestro punto de vista, eso es más que discutible con una interpretación de la Constitución y de los Estatutos de Autonomía.

Quizá no sea éste el momento adecuado para entrar a fondo en esa discusión, pero téngase cuenta que cuando los números 13, 18 y 25 del artículo 149.1 hablan de bases, están hablando de bases, y no de legislación. Es una interpretación admitida prácticamente por todos los tratadistas que cuando se habla de bases en la Constitución se quiere hacer referencia al hecho de que deba quedar alguna posibilidad de desarrollo legislativo y de ejecución en manos de las comunidades autónomas, porque, en caso contrario, se habla de la legislación, que es lo que hace, por ejemplo, el apartado 22 del mismo artículo 149.1. Cuando se habla de las bases, la legislación del Estado se tiene que limitar al concepto de lo básico que da el Tribunal Constitucional. Y ese concepto debe admitir un desarrollo legislativo y una ejecución por parte de las comunidades autónomas, cosa prácticamente imposible con el texto del proyecto de ley que estamos aprobando.

Nosotros no podemos estar de acuerdo, por principio, con esta extensión que se hace en la disposición final relativa, no sólo a todo lo que establece la Ley, sino a todo

el desarrollo posterior que sea llevado a cabo por el Gobierno.

Un tema que podría dar lugar a mucha discusión es lo que se debe de considerar como básico y lo que los tratadistas, en general, consideran como tal, en interpretación de la Constitución y de los Estatutos; pero, desde luego, nosotros mantenemos que es excesiva la interpretación que pretende dar en esta disposición final primera.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Muy brevemente, señor Presidente. Sólo para hacer constar que el que en estos momentos no exista ningún suministro o red de gas natural licuado para suministro de bloques de viviendas o de propias urbanizaciones, no quiere decir que, técnicamente, esto no pueda existir. Creemos que dentro de la ley no está de más que se contemple la posibilidad pues, si no, queda muy concretado a un suministro de propano y butano, ya comercializados, y ello sería discriminatorio con otras posibilidades de expansión de la red gasificadora, que es lo que pretende la ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo, por el Grupo del CDS.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: De las palabras del portavoz del Grupo Socialista, me ha parecido deducir la oferta de considerar la enmienda "in voce" que presentó mi Grupo por mediación mía en la discusión de la disposición transitoria que yo pretendía añadir.

Expreso al Grupo Socialista mi agradecimiento por esta afirmación, y dando un paso más, les rogaría que consideraran introducirla en esta fase diciendo que el plazo de otorgamiento de las concesiones vigentes, comenzará a computarse a partir de la fecha de promulgación de la presente ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Oída con detenimiento y con verdadero interés la contestación que el portavoz del Grupo Socialista ha dado a nuestro intento de que se aprobara alguna de nuestras enmiendas, debo reconocer que a lo largo de toda su intervención se ha dado cuenta de que andamos muy cerca de llegar a conseguirlo, pero que no lo conseguimos. Por ejemplo, cuando ha dado razones para no admitir nuestra enmienda número 52, ha dicho, textualmente, que el Grupo Popular no anda descaaminado en su enmienda, pero que no se le acepta.

Cuando ha dado argumentos para no aceptar la enmienda número 53, en la que nosotros pedíamos una adición que creíamos que era necesaria, su frase textual ha sido que no estaría de más que tal adición se produjera, pero que no se acepta la enmienda.

Algo parecido ha ocurrido cuando ha dado razones para no admitir nuestra enmienda número 56, con la que intentábamos suprimir la disposición final cuarta porque

creíamos que era absolutamente superflua. Ha dicho, textualmente, que, en efecto, podría no ponerse tal disposición final, pero que se pone. Luego, vemos que, en realidad, andamos rozando el larguero y no conseguimos meter gol.

Similares, y ya remato con esto, han sido las razones que ha dado para no admitir nuestra enmienda número 59, respecto a los plazos, cuando dice que nuestra propuesta de un año es razonable, pero que la del Grupo Socialista es más razonable. A ver si, en un futuro más próximo, nuestra razón se va acercando a la mayor razón del Grupo Socialista.

Quiero dejar constancia del esfuerzo que ha hecho el Grupo Socialista para aceptar nuestra enmienda 57, que agradezco de verdad.

Nuestra postura con respecto a la enmienda transaccional que presenta el grupo mayoritario a nuestra enmienda 55, voy a devolver al portavoz del Grupo Socialista la argumentación de que él ha disparado a puerta, ha rozado el larguero y tampoco ha metido el gol. Efectivamente, ha hecho un esfuerzo de buen disparo al intentar incluir que se tengan en cuenta, en el conjunto de este colectivo, las especificaciones y ventajas de los artículos 5.º, 6.º y 8.º de la ley, pero se ha quedado fuera el fundamental, que es el 9.º, el relativo a los beneficios, que es el que podría animar a este colectivo a que un día ahorrara energía, y como para nosotros lo fundamental es el ahorro de energía, el gol no se ha metido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sánchez Barberán.

El señor **SANCHEZ BARBERAN**: Voy a dar una contestación rápida y por grupos.

Contestando al señor Echeberría, portavoz del Grupo Vasco, he de decir que la concepción es distinta. Cuando hablamos de sus enmiendas lo hacemos con unos parámetros legales similares, pero con unos parámetros políticos distintos.

Con respecto a su enmienda número 9, relativa a quién puede sancionar por infracciones muy graves, nosotros pensamos que debe ser un órgano colegiado, con el fin de dar toda clase de garantías al infractor. En cuanto a que puede referirse a la Administración central o a cualquier comunidad autónoma, efectivamente, pero que sea un órgano que ofrezca unas garantías determinadas. Para otras sanciones proponemos que sea reglamentariamente. Creemos que es conveniente que quede determinado en una ley de bases como ésta qué órgano o qué rango tiene que tener el órgano que sanciona por esas infracciones, que el propio texto determina como muy graves por su cuantía.

Con relación a su enmienda número 10, en esta segunda intervención nos viene a decir que posiblemente puedan ser básicos los textos de esta ley y no ha contradicho el carácter de competencia exclusiva que se da en el artículo 5.º. No obstante, S.S. me pregunta qué ocurre con las normas para su desarrollo. Yo creo que cuando el Gobierno dicte normas para su desarrollo o legislemos para el complemento de esta ley, lógicamente tendremos que te-

ner unos límites claros, que son los que indica la Constitución, en el reparto de competencias, y lo que indican los estatutos de autonomía. Por supuesto, las competencias que en esta materia energética o en otras tengan las comunidades autónomas no deben ser nunca invadidas por la Administración central.

Con relación a esta enmienda, me hubiese gustado que el señor Echeberría me hubiera indicado los artículos concretos de este proyecto que no deben tener, en ningún caso, carácter de básicos porque, como dice la sentencia del Tribunal Constitucional, agotan la regulación posible de la materia. Creo que no sería capaz de decirme ninguno, pero, lógicamente, cada uno defiende con ardor sus posiciones con los argumentos que tiene en su poder.

El portavoz de Minoría Catalana ha hablado de la posibilidad, pero reconoce que incluir el GNL sería superfluo. Si en el futuro hay que incluirlo, se incluirá, pero S.S. reconoce que en este momento no es posible. Por consiguiente, nosotros estimamos que no debe modificarse el texto.

Con respecto a la enmienda del CDS, con el calado que tiene, es digna de un estudio más sosegado y no de una decisión premeditada, por lo que en trámites posteriores se estudiará definitivamente lo que S.S. propone.

Por último, yo creo que el señor Camisón ha entendido perfectamente todo mi razonamiento. Da la impresión de que para satisfacer al señor Camisón hay que decirle que sí a todas sus enmiendas para coincidir plenamente. Por supuesto. Si yo hubiese indicado en mi exposición que aceptábamos todas las enmiendas del Grupo Popular a estos apartados, el señor Camisón se hubiera dado por satisfecho, pero no hemos llegado a ese grado de consenso.

Con relación a su enmienda número 52, nosotros consideramos que lo que ustedes indican que debe incluirse en el apartado d), ya está recogido ampliamente en el e).

Con respecto a la enmienda número 53, hemos de decirle que como hemos cambiado el texto de la Ponencia, como consecuencia de una enmienda socialista, la suya ya no tiene sentido. Cuando estudié su enmienda —se lo he indicado expresamente; si no me ha entendido es porque no ha querido— vi que era razonable, pero ahora no tiene sentido, porque queda explicitado lo que deseaba con la nueva redacción.

En cuanto a la enmienda 56, no le quitamos al Gobierno sus facultades reglamentarias, pero es norma, en la inmensa mayoría de los textos legales, el que se incluya una disposición delegando o autorizando esas facultades reglamentarias al Gobierno. Por tanto, yo creo que debemos seguir con esa tradición.

Por último, con respecto a la enmienda 59, no le puedo decir otra cosa, porque sería dogmatizar innecesariamente. Pueden ser dos años, puede ser uno o puede ser uno y medio. Es razonable el plazo que fijaba el proyecto de ley de dos años. Para usted puede ser razonable uno. Nosotros, una vez estudiado el tema, hemos considerado que sería mejor fijar dos, pero no hacemos ninguna cuestión de fe en los plazos. Por eso le quiero decir que estamos cerca, ya que no son discrepancias de fondo ni de contenido fundamental de la ley, sino discrepancias en criterios dis-

tintos de si es más o menos razonable. Es un criterio muy sutil, ya que hay que determinar entre un año, que proponen ustedes, y dos, como establece el Grupo Socialista. No por darle satisfacción vamos a decir sí a su planteamiento, para que después diga que coincidimos.

Yo creo que el texto se ha estudiado por todos con cariño, se ha tratado de acercar posiciones, ya que hay una identidad en el contenido fundamental de la ley, y que en lo accesorio podemos discrepar, y discrepamos democrática y tranquilamente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de las enmiendas. En primer lugar, las enmiendas 9 y 10 del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Separadamente, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos, pues, la enmienda número 9.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 17; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos seguidamente la enmienda número 10.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 19; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
A continuación, votamos la enmienda número 73, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 17; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Seguidamente, se vota la enmienda número 64, del Grupo Parlamentario CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, siete; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
De las enmiendas de Coalición Popular, votamos, en primer lugar, la enmienda número 57.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
A continuación, votamos conjuntamente las enmiendas números 52, 53, 54, 55, 56, 58 y 59, de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 17; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, votamos la enmienda transaccional presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, a la disposición final tercera, párrafo primero, cuyo texto tienen SS.SS., pero que vamos a leer para que conste en acta: La presente ley, con excepción de lo establecido en los artículos 5.º y 8.º y en el capítulo VI de esta ley, no será de aplicación a las actividades que se relacionan a continuación, las cuales no precisarán concesión administrativa, pero no obstante requerirán autorización administrativa previa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, cuatro; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
A continuación, señorías, vamos a votar los artículos y las disposiciones finales y transitorias.

En primer lugar, votaremos los artículos 19 y 20, que no tienen enmiendas.

Efectuada la votación, fueron aprobados por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.
A continuación, pasamos a votar el artículo 18. ¿Hay alguna petición de votación separada para el artículo 18? (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 18, de acuerdo con el informe de la Ponencia.
A continuación, votamos el artículo 21.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, uno; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 21, según el informe de la Ponencia.
A continuación, pasamos a votar las disposiciones finales.

En primer lugar, vamos a votar la disposición final tercera, incluyendo en la misma la enmienda transaccional recientemente aprobada, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, seis; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición final tercera, habiendo incluido la enmienda transaccional a su párrafo primero.

Las disposiciones finales primera y segunda ¿se pueden votar conjuntamente?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Solicitamos votación separada de la disposición final segunda.

El señor **PRESIDENTE**: Se votan separadamente.
Votamos, en primer lugar, la disposición final primera.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, uno; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición final primera, de acuerdo con el informe de la Ponencia. Seguidamente, votamos la disposición final segunda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición final segunda, de acuerdo con el informe de la Ponencia. Pasamos a votar la disposición final cuarta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, cuatro; abstenciones una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Seguidamente, votamos las disposiciones transitorias primera y segunda. (El señor **Camisón Asensio** pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Solicitamos votación separada de la disposición transitoria primera.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.
Votamos la disposición transitoria primera.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición transitoria primera, de acuerdo con el informe de la Ponencia. Esta disposición transitoria primera naturalmente se ha votado incluyendo la enmienda número 57, de Coalición Popular, que ha sido aprobada.

Votamos a continuación la disposición transitoria segunda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición transitoria segunda, según el informe de la Ponencia.

Finalmente, señorías, la exposición de motivos y los rúbulos de la ley no tienen ninguna enmienda y, por tanto, los votamos conjuntamente. (El señor **Torres Sahuquillo** pide la palabra.)

El señor **TORRES** tiene la palabra.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor Presidente, en congruencia con la votación que acabamos de hacer, dado que en la disposición final primera se ha aceptado el texto de la Ponencia, que incluía el apartado 18 del mencionado artículo 149.1 de la Constitución, entiendo que en el

párrafo tercero de la exposición de motivos habría también que incluir, cuando se habla del artículo 149.1 de la Constitución el apartado 18, que no lo está.

El señor **PRESIDENTE**: Con esa enmienda técnica final, sometemos a votación la exposición de motivos y los rúbulos del proyecto de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados la exposición de motivos, incluida la enmienda técnica «in voce», formulada por el señor Torres, y los rúbulos del proyecto de ley.

De esta forma, queda dictaminado, con competencia legislativa plena, el proyecto de ley sobre disposiciones básicas para un desarrollo coordinado de actuaciones en materia de combustibles gaseosos por esta Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, y será remitido al Senado para la continuación de las tramitaciones subsiguientes.

Se suspende la sesión hasta esta tarde a las cuatro.

Eran las dos y veinticinco minutos de la tarde.

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES PARA INFORMAR SOBRE EL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (A SOLICITUD DE LA AGRUPACIÓN DEL PDP, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO Y EL GRUPO DE COALICIÓN POPULAR).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías.

Se reanuda la sesión con la comparecencia del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para informar sobre el Plan de Transportes Ferroviario, que ha sido solicitada por la Agrupación del PDP, del Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo de Coalición Popular.

De acuerdo con el Reglamento y con las instrucciones internas de esta Cámara, vamos a dar la palabra, en primer lugar, al señor Ministro, para que haga la exposición general y, después, será la intervención de los Grupos. Primero, aquellos que han solicitado la comparecencia.

Tiene la palabra el señor Ministro, a quien agradecemos su presencia en esta Comisión.

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

Esta mañana, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos aprobó el Plan de Transporte Ferroviario, con lo cual se inicia un proceso de trámite que tendrá continuación en la presentación de este Plan aprobado por la Comisión Delegada al Consejo de Ministros y,

posteriormente, en su tramitación a través del Parlamento, como corresponde a los planes.

En estas condiciones, y en la medida en que, desde luego, nadie, en este momento, en la Cámara dispone de este Plan aprobado, a mí me parece razonable plantear una doble alternativa: o proceder a una exposición general de lo que se ha aprobado esta mañana, o simplemente, si el Presidente de la Comisión lo considera oportuno, esperar al debate del Plan, al proceso de tramitación normal que se va a seguir con este Plan, en la medida en que, tan pronto pase por el Consejo de Ministros, en plazo muy breve de tiempo vendrá a esta Cámara y será entregado previamente a todos los componentes de esta Comisión.

En todo caso, asumo la decisión que el Presidente de la Comisión quiera adoptar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

El Presidente de la Comisión no adoptará otra decisión que la que tome la Comisión, puesto que la comparecencia ha sido solicitada por dos Grupos Parlamentarios. Podemos conocer la opinión de los distintos Grupos, pero pienso que no tendría mucho sentido abrir un debate sobre cómo debemos proceder.

Me atrevería, pues, a sugerir una solución que pudiera satisfacer a todos los Grupos Parlamentarios.

Creo que la propuesta que hace el Ministro es de gran importancia, es decir, la posibilidad de, en poco tiempo, tramitar el Plan de Transporte Ferroviario, con todas las formalidades de un plan enviado por el Gobierno, con un debate en profundidad, pienso que es la intención, en buena parte, de SS.SS. Podíamos dar cumplimiento al orden del día, y a la solicitud de comparecencia por dos Grupos, sobre la base de que el Ministro hiciera una exposición muy general de las líneas maestras de ese Plan, que fuera una sesión realmente informativa y que, por parte de los Grupos, se pidieran las aclaraciones necesarias sobre esas líneas maestras de carácter general, dejando, como es natural, para dentro de muy pocas semanas el debate en profundidad de ese Plan, que, además, podrá ser conocido por completo por SS.SS. antes del debate. Esto parece lo más interesante, porque me imagino —y el señor Ministro nos podrá ilustrar sobre ese aspecto— que un plan no es auténtico nada más que en el momento de su aprobación, es decir, que antes de él han podido existir documentos, borradores, declaraciones públicas, de distintos responsables de la Administración que, naturalmente, responden a distintos momentos de elaboración del plan, pero su estructura y su alcance son los que han sido aprobados hoy y parece, en consecuencia, que sería de gran utilidad, para todas SS.SS., conocer en detalle el plan que se ha aprobado, para proceder a un debate en profundidad.

La solución que ofrezco a SS.SS. podría ser que celebremos esta comparecencia en los aspectos que hoy sea posible, teniendo en cuenta las circunstancias —desconocidas, como es natural, por esta Presidencia— que concurren. Me parece que el sentir mayoritario de la Comisión es proceder al debate en profundidad de ese plan, para cuyo procedimiento, por supuesto, tendremos que

consultar a la Mesa y a la Presidencia del Congreso. (**El señor Trillo pide la palabra.**)

El señor Trillo tiene la palabra.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Nuestro Grupo entiende que realmente sí ha habido alguna presentación del Plan de Transporte Ferroviario, ya que si no hubiera habido esa presentación en su momento oportuno es muy posible que no estuviéramos aquí hoy.

Es evidente, y en este sentido el señor Ministro me perdonará la expresión, que nos ha madrugado un poco diciéndonos que ya está aprobado en la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del Gobierno y que va a ser aprobado también en breve plazo por el Gobierno. Y nos ha madrugado más diciéndonos que va a venir para su tramitación parlamentaria, ya que es una de las propuestas que llevaba nuestro Grupo, pero con cierta exigencia de que fuera aprobada. Por tanto, nuestra congratulación por el hecho de que vaya a tener una tramitación parlamentaria un Plan de Transporte que asciende a dos billones cien mil millones; por lo menos esos son los datos que conocíamos.

Vaya nuestra queja porque estamos en el mes de abril y desde noviembre, quiero recordar, conocíamos que existía ese PTF. Desconocemos las razones de fondo que han llevado al Ministerio de Transportes a esta demora de cinco meses entre su presentación a la prensa, que podrá tener un carácter oficioso, y el momento actual, pero entiendo que un Ministro no presenta a la prensa una cosa con tanta anticipación a su aprobación.

La sugerencia del presidente de la Comisión nos parece acertada. Aprovechando la estancia grata del ministro entre nosotros, no estaría de más que nos diera unas líneas generales del Plan, y yo me atrevería a decir también las razones de la elaboración y el por qué de este Plan de Transporte Ferroviario, que es muy posible que coincida con el ánimo de todos nosotros. Naturalmente, entiendo ese tipo de explicaciones como un cierto nivel de comparecencia y, al hilo de las explicaciones que nos dé, podrán intervenir los grupos parlamentarios para hacer alguna que otra pregunta, si el ministro tiene a bien contestarla.

Es evidente que luego seguirá su tramitación parlamentaria. La Mesa y portavoces nos reuniremos para ver, de acuerdo con la Mesa del Congreso, su tramitación, que yo me atrevería a sugerir que estuviera a nivel de los planes de esta envergadura, me refiero al Plan Energético Nacional, electrónico-informático, el mismo Plan de Carreteras, etcétera. Todos creemos que el ferrocarril es una pieza clave en el desarrollo económico de nuestro país y, en este sentido, nos congratulamos de que tenga tramitación parlamentaria.

Por mi parte nada más. No sé si el señor Camisón quiere añadir algo más.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Complementando las palabras de mi compañero de Grupo, señor Trillo, quiero

decir que estoy de acuerdo con la propuesta que ha hecho el señor presidente de la Comisión. Puesto que es un tema —y el señor ministro estará de acuerdo— apasionante para todas las regiones españolas, sería oportuno y bueno para todos los grupos el que hoy clarificáramos algunos de los aspectos, una vez que ya está aprobado.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Dobón tiene la palabra.

El señor **PEREZ DOBON**: Parece ser que el Plan de Transporte Ferroviarios ha sido aprobado con carácter definitivo por la Comisión Delegada del Gobierno, y creo que no es incompatible hacer un debate con cierta profundidad en el día de hoy, porque quizá eso sea de utilidad incluso para el propio Gobierno con objeto de introducir en su caso, en el momento de su presentación oficial en la Cámara, una serie de modificaciones y correcciones que pueden ser muy convenientes para todos. Además, como bien han dicho los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, esto no se presentó como un avance en los medios de comunicación, sino que se habló de ruptura del ferrocarril, del plan del año 2000, etcétera. Por consiguiente, es algo más que un simple anteproyecto en sentido legislativo. Yo creo que es bueno hacer un debate previo hoy y así tendremos más conocimiento de causa y entraremos en profundidad en el tema en el debate subsiguiente, que no es incompatible y que creo que, en todo caso, debe hacerse ante el Pleno de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Pienso que no tiene mucho sentido seguir con este debate. Vamos a cumplir con el orden del día establecido.

La intervención inicial del presidente, de acuerdo con la información que nos ha transmitido el ministro, que me parece que es importante, era para comunicar a SS.SS. la intención de darle al debate que hoy tendremos, con motivo de la comparecencia del señor ministro, un carácter previo, sabiendo que en poco tiempo vamos a tener un debate en profundidad, con la información escrita y documentada sobre ese Plan que ha sido definitivamente aprobado y que, naturalmente, es un documento que todos desconocemos.

Por supuesto, si alguna de sus señorías quiere profundizar más, está en su derecho de hacerlo, pero nos parece que si dentro de poco tiempo vamos a tener ese debate en profundidad, debemos tenerlo en cuenta a la hora de organizar la comparecencia de hoy del ministro.

El señor Sáenz Lorenzo tiene la palabra.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, nuestro Grupo piensa que el acuerdo al que podríamos llegar aquí entre todos los grupos parlamentarios es a la solicitud de que este Plan sea tramitado por los mecanismos normales a través de esta Cámara. Yo creo que ese es un acuerdo importante. Me parece que repetir los debates no tiene demasiado sentido, pero desde el Grupo Parlamentario Socialista no nos vamos a oponer a que se hable sobre un

tema determinado. Lo que sí parece lógico es que se hable en profundidad de los temas cuando se tiene toda la documentación con todos los datos delante, para que se puedan plantear las posiciones de los grupos, se hagan propuestas de resolución y se discutan y se voten las mismas. A mí me parece que en este momento no estamos en condiciones de hacer este debate en profundidad y, por tanto, nuestro Grupo es partidario de aligerar al máximo el trámite.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que la situación está más o menos clara. Evidentemente, SS.SS. no han podido conocer con anticipación estas nuevas circunstancias y, por lo tanto, el presidente sólo se puede limitar a sugerir ese aligeramiento de que hablaba ahora el señor Sáenz Lorenzo, ese carácter previo respecto al debate fundamental que vamos a tener dentro de poco tiempo, que debería tener la comparecencia del ministro. Pero el presidente no va a interferir en absoluto a aquellos señores parlamentarios que quieran profundizar más en su intervención ante la comparecencia del señor ministro.

El señor ministro tiene la palabra para que, a partir de esa buena noticia que nos ha comunicado sobre la aprobación del Plan, inicie su comparecencia.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor presidente, señorías, efectivamente, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en su sesión de esta mañana, aprobó el Plan de Transporte Ferroviario. Este Plan fue presentado como avance realizado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a finales del año pasado. En este período de tiempo ha seguido la tramitación normal que tienen todos los anteproyectos de ley en el Gobierno y, en un tiempo razonablemente corto, ha sido aprobado, en la tramitación normal de discusión entre los diferentes ministerios implicados. Por tanto, en este momento nos encontramos con un Plan aprobado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

El Plan de Transporte Ferroviario debe encuadrarse en principio en el contexto de los ferrocarriles europeos, en la dinámica que los ferrocarriles europeos están siguiendo en este momento.

En toda Europa los ferrocarriles sufren una crisis importante en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, que tiene su principal expresión en las dificultades financieras que, en mayor o menor medida, afectan a las distintas explotaciones ferroviarias.

En el momento actual, no obstante, estos ferrocarriles están presentando unas perspectivas mucho más favorables y positivas. Desde los Gobiernos se está dando apoyo a las posibilidades tecnológicas, mediante la incorporación de la alta velocidad en las redes, lo que constituye la base en la que se apoya este modo de transporte de cara al futuro. De hecho, Francia elige un sistema de alta velocidad —sistema totalmente “sui generis” y diferenciado del resto de los países—, cubriendo el corredor París-Lyon, con unos problemas de capacidad de línea y unas carac-

terísticas socioeconómicas que son determinantes para la solución que se adopta. Una línea adicional está siendo construida con esta misma filosofía hacia Estrasburgo, enlazando con Bruselas y, a través del Túnel de la Mancha, con el Reino Unido, si este proyecto, actualmente en diseño, llega a buen término.

En Alemania están en construcción dos líneas de alta velocidad, con velocidades máximas de 250 kilómetros por hora, y en Italia, se encuentra en explotación parcial la línea Roma-Florenia, con una alta velocidad también de estas características.

En Inglaterra, a partir de los años 70, inician un plan de adaptación de unos determinados trazados a 200 kilómetros, y establecen esta velocidad en once relaciones de tráfico.

En Suecia, se tratarán de alcanzar los 200 kilómetros por hora en el año 1991.

Es en este contexto donde el Plan de Transporte Ferroviario debe ser situado. Trata de colocar a los ferrocarriles españoles en línea con los ferrocarriles europeos más avanzados de este momento. Es, por tanto, una opción de futuro; es, por tanto, una opción de modernidad; es, por tanto, una opción desde el Gobierno de apostar decididamente por el ferrocarril como un modo de transporte especializado. Y después pasará a delimitar qué tipo de especialización, perfectamente adaptado a las características de nuestro país. Por tanto, es una opción moderna y de futuro. Porque el ferrocarril, en España, no podía estar ajeno a este proceso de renovación que se está siguiendo en los países más avanzados de Europa en este momento. Y esta renovación —y voy a ser lo más breve posible, siguiendo las indicaciones de la Presidencia, para hacer el debate más en detalle más adelante— hay que encuadrarla ya en cuatro años de avance de racionalización de la red, en el contrato programa 1984/1986.

Este contrato programa, que permitió invertir la tendencia de déficit creciente de la red en nuestro país, e iniciar, por tanto, una nueva etapa de desarrollo del ferrocarril, es la que nos permite plantear el Plan de Transporte Ferroviario ya como una opción de modernidad y de largo plazo, pero basada en los esfuerzos que se hicieron en torno al contrato programa.

El Plan no aparece de la nada; aparece de muchos estudios realizados desde diferentes ámbitos de la Administración y de la empresa a lo largo de muchos años, y que se conecta, con carácter específico ligado al Plan, en una comisión de expertos a la que se le encarga el estudio de los ferrocarriles españoles. Esta comisión realiza una profunda reflexión sobre la realidad ferroviaria, establece un diagnóstico de su situación, y, por tanto, tras una etapa de ajuste, de reflexión, de estudio y de análisis, se elabora y aparece el Plan de Transporte Ferroviario.

Pero también es conveniente situarlo en el marco de una política de planificación modal del transporte en nuestro país. Estamos procediendo a la definición de opciones de futuro en los diferentes modos de transporte, y cualquiera de ellos no se puede desvincular del conjunto de los mismo. En este sentido consideramos a la carretera como el modo principal, siendo los modos restantes mo-

dos complementarios. Ello implica que cada uno de los restantes tiene que llevar aparejada su especialización en los tráficos y en las relaciones, para los que resulte específicamente más adecuado. Y esta concepción del sistema de transporte se incorpora también en el Proyecto de Ley de ordenación de los transportes terrestres, que SS.SS. conocen perfectamente por estar en este momento en tramitación en el Parlamento, y que confío que entre en vigor en breve plazo, una vez que merezca la aprobación de la Cámara.

En consecuencia, este proceso planificador del transporte en el que estamos inmersos, que se inicia con el Plan General de Carreteras, tiene su continuación, un poco colateralmente, en el Plan de Flota y, en este momento, en el Plan de Transporte Ferroviario, y en un futuro muy cercano —y vendrá a esta Cámara también— en el Plan de Aeropuertos, cuyos trabajos previos están iniciados y avanzados.

Todo este esfuerzo de planificación es de importancia manifiesta en un sector, el sector del transporte, en el que los recursos empleados alcanzan cifras muy elevadas, en el que se exige su optimización y la mayor racionalización en la toma de decisiones. Y al mismo tiempo, con estos Planes estamos dando marcos de orientación para otros sectores de la actividad económica, cuya dependencia de los transportes es elevada, y específicamente, en el caso del ferrocarril, a los fabricantes de material móvil y a las empresas constructoras.

A efectos de la metodología seguida en la aplicación, la definición de estrategia a seguir en el modo ferroviario ha de apoyarse en las expectativas comerciales que presente el mercado. Cualquier planteamiento que no tuviera en cuenta este aspecto sería incorrecto y estaría condenado irremisiblemente al fracaso. Por este motivo, se iniciaron, con carácter previo a la propia elaboración del Plan, estudios profundos y rigurosos de demanda, cuyos resultados, dependientes de la opción planteada, se han incorporado en el propio Plan. Los estudios se han orientado hacia los distintos tráficos ferroviarios en función de las características de cada uno de los tráficos y analizados en una perspectiva multimodal, incluyendo no solamente la oferta y la demanda ferroviaria, sino también la oferta y la demanda de los diferentes modos concurrentes.

Así, se ha dispuesto de un estudio de demanda de viajeros de largo recorrido, en el que, tras analizar más de cien relaciones de tráfico, se ha podido elaborar un modelo matemático de previsión de demanda, y estas previsiones de demanda se han fundamentado en estudios de mercado específicamente orientados a los tráficos en los que el ferrocarril resulta competitivo, mediante la identificación de los principales flujos y focos del transporte.

La propuesta que se realiza en el Plan es, en este sentido, una propuesta equilibrada que, suponiendo un esfuerzo importante en la dotación de recursos para el ferrocarril, permite alcanzar importantes reducciones en los tiempos de viaje y en las captaciones de demanda superiores a las producidas históricamente por el ferrocarril. Es en este marco en el que se pueden establecer las definiciones de los objetivos y de las directrices.

La decisión de convertir el ferrocarril español en un modo importante de transporte, más importante que el actual, se fundamenta en el convencimiento de su papel insustituible en el sistema intermodal de transporte. Este papel viene orientado por una serie de criterios, que muy brevemente paso a enumerar.

La red y los servicios ferroviarios se adaptarán a las necesidades de la demanda, adecuándose a los avances técnicos del conjunto de los modos de transporte, y prestando un servicio competitivo en aquellos tráficos en los que ello sea posible. En la planificación y gestión de los ferrocarriles se dará prioridad a los factores económicos, evitando el crecimiento de recursos públicos destinados a su explotación. La limitación del gasto vía propuestos y la asignación de recursos con criterios económicos y objetivos serán objeto de atención preferente. La planificación ferroviaria se ajustará a un esquema director, del cual forma parte, y es pieza maestra del Plan de Transporte Ferroviario, con un horizonte en el año 2000, una serie de planes plurianuales a medio plazo, mediante el establecimiento de los diferentes contratos programa enmarcados como piezas de desarrollo cuatrianuales del Plan de Transporte Ferroviario. Y, como tercer elemento, un Plan de Empresa en el que se establezcan los planes complementarios con los objetivos anuales de la gestión.

En consecuencia, se plantean en el marco de estas definiciones una serie de objetivos de realización, de los cuales, en primer lugar, cumple hablar de las infraestructuras, porque las inversiones en infraestructuras se concentrarán en la red básica, que debe ser modernizada, elevando sus características de diseño a nivel de velocidad elevada, adoptando los recursos necesarios para el adecuado mantenimiento del conjunto de la red.

Las características de explotación de la red básica deben ser homogéneas, resolviéndose prioritariamente la totalidad de los estrangulamientos existentes, esto es, todos aquellos tramos que presentan coeficientes de utilización superiores al cien por ciento. Estos estrangulamientos tienen que ser resueltos mediante la mejora de las infraestructuras actuales o bien mediante la construcción de variantes que además mejoren las características de trazado, y los trazados ferroviarios, en aquellos corredores en los que el ferrocarril sea competitivo, deben ser mejorados para alcanzar tiempos de viaje sustancialmente inferiores a los actuales, de forma que, en la red básica, las nuevas variantes se diseñen para velocidades máximas de 200 kilómetros por hora, y las horas de desdoblamiento de vías, que no sean las de estas variantes de 200 kilómetros, se aprovechen para elevar las velocidades a magnitudes superiores a los 160 kilómetros por hora.

En el servicio de viajeros, el transporte de viajeros de largo recorrido, el esfuerzo se concentrará especialmente en los servicios "intercity", en aquellos corredores que unan —y esto es uno de los elementos de especialización importantes del ferrocarril— ciudades de tamaño medio y grande situadas a distancias intermedias. Esto es uno de los elementos de especialización del ferrocarril, es la traslación de grandes cantidades de viajeros a distancias intermedias de alta velocidad. Esta es la red de 200 kiló-

metros por hora o superior a 160 kilómetros por hora, equiparable a las redes más modernas en utilización, en este momento en Europa.

De todos modos, en todas aquellas otras relaciones en las que exista una demanda suficiente, se mejorarán igualmente los servicios, mediante un aumento de las velocidades y frecuencias, en virtud de, por una parte, las mejoras de infraestructura y, por otra parte, el acoplamiento del nuevo material móvil, cuya inversión se plantea. Asimismo, en los servicios nocturnos se incrementará la oferta de plazas acostadas, estableciéndose, evidentemente, el horario en función de los tiempos de descanso.

Una segunda especialización importante es la de cercanías. En los servicios de cercanías es necesario aprovechar la capacidad de los ferrocarriles, para desplazar grandes flujos de viajeros en aquellas ciudades o áreas metropolitanas en las que se creen las condiciones técnicas y económicas adecuadas para ello. Es decir, debe facilitarse la explotación de estos servicios mediante la construcción de nuevas infraestructuras, si fuese preciso, al objeto de no interferir tampoco en los restantes tráficos y, asimismo, garantizar la frecuencia y la regularidad que todos estos servicios precisen. Desde luego, los servicios ferroviarios de cercanías tienen que ser coordinados con otros modos de transporte alternativos, a efectos de su programación de explotación y a efectos de su planteamiento tarifario.

En los tráficos de mercancías, tercer gran bloque de especialización, se espera un fuerte incremento por efecto de la mejora en la calidad del servicio y de una adecuada política comercial, que se orientará hacia el transporte de grandes masas y de masas transportadas a grandes distancias, y esta es la tercera gran especialización, el transporte de grandes masas de mercancías o de masas de mercancías a grandes distancias, sin que esto signifique que el ferrocarril se va a retirar de otro tipo de actividades, sino al contrario, entrando también en otro tipo de actividades, pero definiendo una actualización especializada muy específica, porque se tratará de potenciar el tráfico entre apartaderos y la utilización de trenes puros y trenes bloque, se prestará atención a los tráficos intermodales mediante el desarrollo de las técnicas adecuadas y de los centros de intercambio modal. Es necesario que los ferrocarriles mejoren su acceso a los focos de transporte, a los puertos, a los núcleos que generan tráficos importantes de mercancías, y en los tráficos de carga fraccionada la actuación ferroviaria se orientará hacia los tráficos y relaciones con potencial suficiente, de modo que permitan el agrupamiento de las mercancías y el establecimiento de un régimen comercial mixto. Esto no significa tampoco dejar fuera de la opción del ferrocarril el tráfico de paquetería, etcétera, que formarán parte también de su planteamiento.

Por tanto, en esta visión global de lo que planteamos para el ferrocarril, yo quiero hacer hincapié en el elemento de especialización, que es donde el ferrocarril tiene toda su capacidad de desarrollo, pero quiero hacer hincapié también en el efecto de extensión de los beneficios del Plan a toda la red, ya sea a través del establecimiento de las altas velocidades, ya sea a través de la elevación de las velocidades, a través de mejoras en infraestructura, ya sea

a través del mantenimiento de las infraestructuras y, en consecuencia, de la mejora, por tanto, de las mismas o —lo que es muy importante— del aprovechamiento del nuevo equipo de material móvil, porque el Plan no es solamente un plan de infraestructura, es un Plan de Transporte Ferroviario que incide, además de la especialización y del papel que va a jugar el ferrocarril en el futuro, en las infraestructuras y en el material que se va a utilizar.

Por tanto, el cambio del material, a efectos de su utilización en este nuevo esquema de transporte ferroviario, va a tener incidencia en todos los servicios de largo recorrido de la red, porque todos ellos se van a beneficiar de los avances que se den en términos de material. Así en el avance, en este momento, del Plan de Transporte Ferroviario, por dar algunas cifras específicas, se prevé un conjunto de recursos para reposición, ampliación y mejora de vías, materiales, piezas, etcétera, de 862.000 millones de pesetas, y de esta cantidad se beneficia el conjunto de la red, porque es el conjunto de la red al que se extiende la utilización de este nuevo equipo material.

De todos modos, el detalle de estas cifras yo creo que ya, teniendo en cuenta este nuevo debate, forma parte del debate y de la tramitación del Plan como tal en las Cámaras y, salvo que SS.SS. opinen lo contrario, con lo cual entraríamos ahora en el debate, yo no entraría en el detalle del mismo en este momento.

Sí quiero, dejando el tema de las infraestructuras en esa definición generalizada de lo que son las grandes opciones, en las cuales hay que entrar de acuerdo con las previsiones y objetivos generales que acabo de establecer, poner de manifiesto que las cifras generales, que figuran para la renovación y para mejora de infraestructura, están, por no hacer la suma de dos partidas que tengo aquí desglosadas, en torno a los 450.000 millones de pesetas. Puedo hacer el cálculo en este momento, pero la cifra es de 450.000 millones de pesetas.

Sí quiero detenerme un poco en las previsiones de demanda, porque es un elemento importante de cara al futuro que planteamos en el ferrocarril, las previsiones de demanda y los ahorros de tiempos que el conjunto del Plan debe tener en el transporte de nuestro país. En primer lugar, las previsiones de demanda establecen un incremento del 3,8 por ciento anual acumulativo desde 1987 hasta el año 2000, año horizonte del Plan, en tanto que la evolución de demanda previsible para viajeros en servicios regionales y en cercanías se establece en el 2,30, en tanto que el incremento previsible de la demanda de mercancías se sitúa en el 3,2 por ciento anual acumulativo. Esto significa un incremento de la participación del ferrocarril en el transporte de viajeros y en el transporte de mercancías superior al incremento vegetativo que se prevé en el transporte. Esto es, el ferrocarril asumirá cuotas superiores de transporte en el período horizonte del Plan.

Y como último elemento de reflexión, y centrándome en lo que planteaba anteriormente, éste es un Plan de futuro, de modernización de todo el ferrocarril, al que se le dedican unos recursos totales de 2,1 billones de pesetas, cuyo beneficio se extiende a toda la red de largo recorrido, y que permite ahorros de tiempo realmente importan-

tes, de cuyos detalles específicos y ajustados dispondrán por escrito, aunque se pueden dar algunos ejemplos aislados en este momento, como el del Madrid-Santander, con un ahorro de tiempo de dos horas y siete minutos; el Madrid-Vigo, con un ahorro de tiempo de dos horas y veinte minutos; el de Madrid-Barcelona, con un ahorro de hora y media; el de Madrid-Murcia, con un ahorro de una hora diecisiete minutos; Madrid-Badajoz, con un ahorro superior a las dos horas; Madrid-Córdoba, con un ahorro de dos horas cuarenta y dos minutos; Madrid-Málaga, con un ahorro de tres horas tres minutos, y Madrid-Bilbao, con un ahorro de dos horas cinco minutos, por dar una simple panorámica de distribución territorial en todo el ámbito peninsular. Esto es perfectamente desglosable en todos los recorridos.

En el Plan figura una relación muy exhaustiva de todos los recorridos que, sin duda, puede ser completada, a efectos de información, durante el trámite parlamentario, porque existen relaciones transversales, como, por ejemplo, Madrid-Galicia, donde hay un ahorro superior a las cuatro horas. Así podríamos ir dando todos los ahorros de tiempo que se producen como consecuencia, insisto, de la combinación de estos dos elementos: la mejora de las infraestructuras y la mejora del material.

En consecuencia, señorías, y para terminar esta primera exposición, dando a la presentación del Plan un carácter de simple avance, que haré ante esta Comisión en un breve plazo con la previa entrega de dicho plan a SS.SS., quiero recalcar que el Gobierno apuesta decididamente por el ferrocarril; cree que el ferrocarril es un modo de transporte con un futuro importante en nuestro país, al que la sociedad va a dedicar, según las previsiones del Plan, un volumen de recursos importante, y que nos va a colocar, en términos de calidad de servicio de ferrocarril, a la cabeza de los países europeos.

Estos son los objetivos del Plan. Y, en su momento, atendiendo a las indicaciones de S.S.; espero contar con sus opiniones y con todo lo que pueda contribuir a la mejora del mismo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Vamos a abrir el turno de intervención de los Grupos Parlamentarios: en primer lugar, de los Grupos que han solicitado la comparecencia del Ministro.

Por la Agrupación del PDP, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, en primer lugar, y como una cuestión de orden, después de la intervención del señor Ministro, y como nos temíamos —no en sentido peyorativo, sino en el sentido de como nos imaginábamos—, resulta que el Plan que ha expuesto es el mismo que figuraba en el avance, aunque no nos ha dicho a dónde se llega, es decir, a qué zonas llegan los servicios "inter-city", etcétera. Porque, en cuanto a las cifras de inversión, yo he comprobado que son exactamente las mismas del avance del Plan.

Nos ha explicado el tema de infraestructura, tarifas, etcétera, pero el problema del transporte ferroviario no es el tema de tarifas, con el que mi Grupo está de acuerdo, sino a dónde llega o a dónde no llega el tren.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Dobón, me parece que todo esto forma ya parte de su intervención. Quiero decirle que se ha abierto ahora un turno donde usted puede hacer todas las preguntas y observaciones que estime pertinentes. No haga una intervención que pueda quitar tiempo a su intervención posterior. Haga usted todas las preguntas, observaciones y petición de aclaraciones que considere pertinente, que este Presidente le amparará en ese cometido.

El señor **PEREZ DOBON**: Estoy seguro de ello. Muchas gracias, señor Presidente.

Insisto en lo anterior.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, al que, por supuesto, agradezco su comparecencia, que pidió nuestra Agrupación hace cuatro o cinco meses, no recuerdo, ha expuesto el Plan de Transporte Ferroviario, pero ha expuesto dos de las tres partes del avance de dicho Plan. Por un lado, cuáles son los objetivos del Plan a "grosso modo" y el tema del ferrocarril del futuro, etcétera. Pero no ha hecho referencia concreta a la distribución geográfica del Plan de Transporte Ferroviario; esa ha sido la omisión que yo he encontrado en su intervención. Supongo, puesto que coinciden los demás datos —los referentes a infraestructura, inversiones, etcétera—, que los objetivos son los mismos que figuraban en el avance que fue presentado en su día ante los medios de comunicación bajo el membrete de los Servicios Informativos del Ministerio de Transportes, del que S.S. es titular.

Por consiguiente, el tema tiene que ser más amplio que el de la exposición. Yo voy a hacer, por supuesto, las preguntas para recibir la información que creo que a todos nos interesa.

Este Plan fue presentado a bombo y platillo a los medios de comunicación a finales de noviembre, si mal no recuerdo. Es evidente que el ferrocarril español tiene un atraso secular. Cualquier iniciativa que supusiera una mejora de este ferrocarril sería acogida de buen agrado por todos los Grupos Parlamentarios, supongo, y también por todos los españoles en general. Ahora bien, ya en una intervención que hubo del señor Ministro, en una comparecencia ante esta Comisión allá por el mes de octubre, hablaba de que había objetivos a corto y medio plazo, de que había una oferta de flexibilidad en cuanto a la elaboración del Plan, a la que, por supuesto, seguimos acogiéndonos con esperanza, porque, como también dijo el señor Ministro, éste es el Plan del año 2000. Pero no solamente del año 2000, no nos engañemos. Este Plan es el que va a determinar la política ferroviaria de este país y la infraestructura ferroviaria no sólo hasta el año 2000, sino también la del próximo siglo. Esta es una obra de gran envergadura que va a determinar esta parte importante de la política viaria de

transportes de España durante muchísimos decenios.

Por consiguiente, es importante que se llegue a una solución realmente justa que convenga no ya a todos los Grupos Parlamentarios, sino a todos los españoles en general. Esa es la única intención que ha animado a esta Agrupación de Diputados a solicitar la comparecencia del señor Ministro.

Por ser una estructura para el año 2000 hay que preguntarse, en primer lugar, el tema de las inversiones. Puesto que coinciden las cifras globales con las que aparecen en el avance, supongo que la distribución por líneas y por zonas geográficas será la misma. Si se analiza, se verá que hay una concentración de inversiones en algunas zonas determinadas del país. A mí me parece perfectamente que se hagan esas inversiones en esas zonas, pero me parece, como ya dije hace algunos meses, en alguna intervención en el Pleno con ocasión de una proposición de ley del Grupo de Coalición Popular, que es insuficiente. Sería muy conveniente ampliar este Plan de Transporte Ferroviario a otras zonas que quedan claramente marginadas. (Tampoco son 2.000 zonas, sino algunas zonas que quedan marginadas por el Plan de Transporte Ferroviario.)

En el avance del Plan de Transporte Ferroviario se hace incluso mención en algún caso —creo que es en la variante de Orduña— de que no es que sea estrictamente indispensable, pero sí conveniente —es una frase parecida a ésta—, porque no tiene la misma exigencia de tráfico que el tema de Despeñaperros o el del Guadarrama. Pues el mismo argumento cabe utilizarlo para otra zona de la geografía nacional, como puede ser una gran mancha del sureste de la península y la zona lindante con Portugal, el caso de Extremadura, y otras zonas del país que quedan gravemente afectadas por este avance del Plan de Transporte Ferroviario.

Algo que también echo de menos en el Plan de Transporte Ferroviario es la determinación de las prioridades en la ejecución de dicho Plan. Creo que es importante saber qué es lo que se va a hacer, pero también cuándo y cómo se va a hacer. Es decir, qué calendario, en cuanto a inversiones, tiene previsto el Ministerio de Transportes, en relación con este Plan de Transporte Ferroviario.

Después de analizar el Plan, por lo menos el avance que se distribuyó —y no lo digo exactamente como crítica, sino también como sugerencia, para ver si aquí, a la hora de la presentación definitiva en la Cámara, esta serie de carencias o de omisiones pueden ser subsanadas—, se ve que hay algunas carencias que son absolutamente claras.

Yo no sé si la Presidencia considera que estoy dentro de la cuestión. Si no es así, aceptaría claramente su indicación.

El señor **PRESIDENTE**: Como S.S. sabe, el turno es de diez minutos; es la única observación que le hago.

El señor **PEREZ DOBON**: Hay una serie de prioridades que conviene destacar. En primer lugar, en el Plan queda marginada toda la zona sureste de la península, en concreto las provincias de Almería, Granada y Jaén. En segundo lugar, queda marginada también la zona oeste y particu-

larmente Extremadura, así como las provincias castellanas y castellano-leonesas lindantes con Portugal. Tampoco hay una penetración suficiente del Plan en Galicia.

Por otra parte, hay un olvido claro de todo lo que son las comunicaciones transversales, porque la única línea transversal que resulta de este Plan es la del valle del Ebro; pero no es una línea transversal propiamente dicha, es, simplemente, la suma, en gran medida, de líneas radiales que coinciden con líneas transversales. Es decir, no es una línea específica.

Por otro lado, no se dice nada en cuanto a la reapertura de líneas suspendidas. No se trata de decir que todas deban ser reabiertas. Creo que en este tema, como en todos los demás, sería una mala política hacer demagogia sobre alguna de las líneas, pero no se puede hablar del Plan de Transporte Ferroviario sin que se contemple qué líneas suspendidas van a ser o no van a ser reabiertas, porque es un tema capital también de cara al futuro ferroviario de este país, puesto que hay zonas en las que no llega la red de alta velocidad, o no llega directamente. Su señoría ha dicho que se acorta el tiempo de Madrid a Vigo en dos horas, o de Madrid a Badajoz en dos horas. También puede decir de Madrid a Almería en una hora y media; pero es que no se acorta en todo el trayecto, es que de resultas de que se acorta el trayecto de Madrid a León en dos horas, el trayecto de Madrid a La Coruña se acorta en las mismas dos horas. Ese es el tema que hay en el Plan de Transporte Ferroviario. En el caso de Málaga sucede lo mismo, como de Madrid a Córdoba se acorta en dos horas y media, realmente de Córdoba a Málaga se ganan cuatro minutos, pero no hay una mejora en la infraestructura real. Esos son datos que aparecen en el avance del Plan de Transporte Ferroviario que presenta el señor Ministro, y creo que muchos compañeros aquí presentes podrán corroborar lo que estoy diciendo.

Hay una concentración de inversiones fortísimas en algunas zonas, que me parece muy bien, pero complétese con otros temas. El tema del Plan de Transporte Ferroviario habrá que integrarlo con otras zonas a las que aún no he hecho referencia, y es el tema de las líneas suspendidas en las que, curiosamente, se suspende el servicio de viajeros y no el de mercancías. Es el caso de la línea que va de Valladolid a Ariza, que es una línea importante y habrá que ver qué planes tiene el señor Ministro. Me he referido a esta línea por poner un ejemplo.

El Plan de Transporte Ferroviario tiene que contener unas precisiones claras que no afecten únicamente a los servicios, digamos, de lujo, por llamarlos de alguna manera. Tiene que ir a todo lo que es el ferrocarril en el ámbito geográfico nacional. Esto con respecto a las prioridades y a las zonas afectadas, que es el tema clave, que es el tema importante.

En cuanto a otros aspectos, y por hacer justicia también a lo que de positivo tiene el Plan, concretamente nuestro Grupo está de acuerdo con la política de tarifas. Lo que sucede es que eso será aceptable siempre y cuando el Plan se extienda a zonas que no contempla; pero la política de tarifas nos parece perfectamente adecuada.

Respecto, por ejemplo, al tema de mercancías, también

es un planteamiento razonable y creemos que hay que seguir por esa vía, pero siempre y cuando ese tráfico de mercancías pueda llevar o sacar mercancías de zonas que no están contempladas por el Plan.

Nuestro planteamiento, por supuesto, es positivo y de colaboración, pero creemos sinceramente que el Plan tiene grandes deficiencias. Por poner un ejemplo y sin caer en localismos, recientemente el señor Ministro concedió una entrevista a la Agencia Colpisa, si mal no recuerdo, en la que decía que llevar el ferrocarril —en el caso concreto de Almería, de mi circunscripción— costaría 150.000 millones de pesetas. **(El señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Caballero Alvarez, hace signos negativos.)** Eso ha salido en la prensa de Almería. Estaría mal. Naturalmente ni en Almería, ni en Granada, ni supongo que en Badajoz, ni en Cáceres, ni en Galicia, se pide que la red de alta velocidad se lleve a la puerta de cada ciudad, lo que sucede es que si se amplía el número de kilómetros de líneas comunes que prestan servicio a una zona geográfica, saldrán indirectamente beneficiadas amplias zonas de este país, y eso, con una inversión no tan alta como la que ha dicho el señor Ministro, creo que sería muy importante. No cabe duda que si la línea de alta velocidad, en el caso de Extremadura, se acerca más a las zonas más pobladas de Extremadura, será un beneficio común para las dos provincias extremeñas. Habría que hacer análisis y estudios complementarios sobre la viabilidad de esos proyectos futuros.

Insisto en que la colaboración es plena por parte de esta Agrupación. Me parece positivo traer aquí el Plan —que veo que difiere un poco del avance que se presentó en su día, y es algo que, en cierto modo me alarma— y que se haga su seguimiento detallado. Insisto —y termino, por no abusar de la amabilidad de la Presidencia— en que es un tema vital para muchas zonas de este país.

Ha hecho el señor Ministro una relación de cómo van las cosas en Europa. Efectivamente, el ferrocarril nunca le va a ganar a la carretera. Es curioso que así sea en países muy avanzados tecnológicamente, como es el caso de Francia, Alemania, o el caso de Italia también (que, no olvidemos, será muy criticada, injustamente, desde el punto de vista político, pero es la quinta potencia industrial del mundo; si estuviera tan mal no estaría siendo la quinta potencia industrial del mundo), pero en el caso concreto de Francia, a eso que ha dicho el señor Ministro, hay que señalar otras líneas, porque el TGV supongo que sabrá que va hacia el oeste de Francia y ha habido un caso curioso de unos viñedos que ha habido que sortear en el trayecto hacia la Turena y hacia Bretaña, etcétera. Es decir, el ferrocarril, que es un medio de transporte fundamentalmente para viajeros y un tipo determinado de mercancías, está revalorizándose en los países más adelantados. Por consiguiente, nosotros pedimos que este tema se afronte con seriedad, porque el Plan que presenta el actual Gobierno, que nos parece que tiene elementos positivos en su redacción actual, es inaceptable para amplísimas capas de la población española, y creemos que con no demasiado esfuerzo podría conseguirse un Plan aceptado y consensuado por todas las fuerzas políticas, por supuesto, con

el concurso y la aportación de todas las fuerzas sociales.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Trillo.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Muy brevemente, porque creo que tiempo vamos a tener de discutir el Plan, que, por lo que he escuchado, se parece bastante al avance repartido, a las noticias que tenemos. Ojalá haya variado algo y muy fundamentalmente, en lo que luego va a decir mi compañero Felipe Camisón.

Tenía pocas cosas que decir, pero entiendo que son de cierta importancia. He escuchado al señor Ministro, y ateniéndome casi fundamentalmente a su intervención de que este PTF se ha desarrollado de acuerdo con las directrices de una comisión de expertos, una de las primeras preguntas que se me ocurren es si esa comisión de expertos era la presidida, en su día, por Carlos Roa. Es por saberlo nada más.

He escuchado decir al señor Ministro que, previamente al PTF, se ha estudiado por el Gobierno —por quien proceda— una planificación de los modos de transporte en España. Ya era hora. Lo que sí me gustaría saber es si ese plan director, esa planificación modal, que en cierto modo coincide con las peticiones reiteradas en nuestro programa de gobierno, de verdad se he hecho o, quizá, se están superponiendo diferentes planes. Verá por qué, señor Ministro. Hace como dos años y medio vino a las Cortes el Plan General de Carreteras. Posteriormente hemos tenido conocimiento del Plan de Flota. Ahora se nos anuncia el Plan de Transporte Ferroviario y, en esta misma sesión, se nos pronuncia el Plan Director de Aeropuertos, aunque ya se había anunciado anteriormente.

Insisto, ¿podemos conocer las líneas maestras de ese plan director, o lo que se haya estudiado por el Gobierno, respecto a las razones que le hayan llevado a considerar como principal modo de transporte la carretera y los demás como complementarios, acogiéndome a las palabras del propio Ministro en esta misma sesión? Entiendo que eso es importante porque nos daría una pauta de las directrices bajo las cuales el Gobierno está elaborando estos sucesivos planes que, no cabe la menos duda, van a marcar el transporte en España, si no en el próximo siglo, por lo menos en los próximos 50 ó 60 años. Creo que es importante, creo que es una buena medida, estoy seguro que existe y, por lo menos este diputado tiene interés en conocerlo.

Segundo tema. He escuchado al Ministro —y me preocupa que este Plan de Transporte Ferroviario se hace con una, digamos, norma básica de adaptación a la demanda. ¿Es que se ha cambiado la idea clásica de que el ferrocarril era motor de desarrollo y se está pensando en el nuevo PTF como un Plan adaptado solamente a la demanda? (el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Caballero Alvarez: Claro.) Estoy preguntando, señor Ministro. Me agrada mucho que diga "claro", pero esta es mi pregunta.

El señor Ministro nos ha hablado de la rentabilidad, y nos ha hablado, lo cual nos parece lógico, de que hay que

cambiar la curva alarmantemente progresiva del déficit creciente en la red española de los ferrocarriles. En esta línea me pregunto si la cifra que se ha anunciado en la prensa —no sé si ayer u hoy mismo— de las inversiones de RENFE que alcanzan la cantidad de 78.000 millones de pesetas para 1987, me pregunto si dichas inversiones —creo que es esa la cantidad, pero no lo sé exactamente, hablo de memoria— ya están de alguna manera contempladas en la parte correspondiente de este Plan de Transportes Ferroviario o no lo están. Me gustaría saber si RENFE se adelanta a esas previsiones, cosa que no estaría de más, o si, por el contrario, RENFE ha considerado eso en su plan normal de explotación bienal o en su contrato programa.

Termino en seguida. En cuanto a cercanías ha vuelto a reiterar la coordinación necesaria con los otros modos de transporte. Estoy totalmente de acuerdo, pero eso ¿en base a qué tipo de planes directores se está haciendo? ¿Se está iniciando primero en ferrocarril y posteriormente coordinándolo o completándolo con los diferentes modos? Sí me agradaría conocer esa alternativa.

Finalmente, voy a hacer una pequeña observación en relación con la gran velocidad. Seguro que el señor Ministro conoce mucho mejor que yo que las técnicas de gran velocidad en los ferrocarriles son técnicas fruto de grandes estudios, fruto de tecnologías muy desarrolladas, que, desgraciadamente, ha llevado muchos años su perfeccionamiento, pensemos en los japoneses, bien en los alemanes y, sobre todo en los franceses. Esas técnicas están afectadas en gran manera por el ancho de vía. Estudiar un gran velocidad para un ancho de vía europeo es distinto de estudiarlo para un ancho de vía español. ¿Ha considerado el Ministerio o se considera en el PTF, que se nos va a entregar, la posibilidad de recurrir a los fondos FEDER, de la Comunidad Económica Europea, para algún eventual corredor de gran velocidad de ancho europeo? Pienso en este momento en un Bruselas-París-Barcelona-Madrid-Lisboa, por ejemplo, que, en base a una cierta colaboración con los portugueses, podría intentar ese gran velocidad de ancho europeo, no con la idea de cambiar quizá toda la vía española al ancho europeo, pero yo le pregunto, señor Ministro, si tienen la intención de considerar este punto.

De momento, por mi parte no tengo nada más que decir. Me reservo, como es lógico, a conocer, de verdad, el Plan que se ha aprobado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Por mi parte también quiero agradecer al señor Ministro su comparecencia en esta Comisión. No en vano le consta que tanto al Grupo Popular en su conjunto, como a este diputado en particular les ha venido preocupando este tema desde el mismo momento en que el señor Ministro presentó el avance de transporte ferroviario. Indudablemente, siempre —ya se ha dicho— toda acción política exige prioridades, conlleva inquietudes propias, ésta no iba a ser una excepción y, por la cantidad de iniciativas parlamentarias que ha habi-

do tanto en el Senado como en el Congreso, se ha visto que este asunto está preocupando a varias regiones. Se ha hablado aquí, hoy, de la zona de Almería, de Granada, de Galicia, La Rioja, Burgos, de todo el oeste y, por supuesto, de Extremadura. Por tanto, quiero exponer mis argumentos en esta Comisión en base a todas las regiones y si hago alguna referencia más expresamente a Extremadura y, más que a Extremadura, al caso de Cáceres, puesto que Cáceres y parte de Badajoz son las que se han quedado descolgadas del Plan —porque parece ser que la parte sur de Badajoz no se ha quedado tan descolgada—, si hago alguna referencia más a ellas es por conocerlas más a fondo, pero todo sería aplicable al resto de regiones que han quedado marginadas.

Hay un tema básico que considero que deberíamos intentar clarificar. Parece ser que el señor Ministro defiende la teoría de que el Plan, en su conjunto, es toda una unidad y beneficia por igual a todas las regiones, mientras que en la opinión pública, por lo menos entre las personas que yo me muevo y no lo olvide, sabe el señor Ministro que estoy en una región donde ha habido manifestaciones con motivo del PTF, sabe que por su escepticismo allí se le conoce como el Pitufo y la opinión pública extremeña, desearía que fuera el PTF de verdad, se tiene la idea de que es muy distinto aquellas inversiones de mejora, normales, consuetudinarias, eso que usted ha llamado complementario, de lo que es el Plan en sí. La opinión pública, pueblo en general, cree que el Plan de transporte es una obra gigante, importante y no confía en lo otro, y no confía por la experiencia vivida, porque el gato escaldado huye del agua. En cambio, con la presentación que ha habido del PTF, la opinión pública hasta la fecha tiene una gran ilusión y cree que si se queda fuera del mismo, se va a quedar fuera de los grandes beneficios del ferrocarril en España y que, si no se hace esta separación, realmente lo que va a ser de gigante no va a ser este Plan, sino el aumento de los desequilibrios. La opinión pública tiene razón al manifestar ese escepticismo puesto que, por ejemplo, hace escasamente un año se ha publicado a toda plana que de los planes nacionales de RENFE solamente a Extremadura correspondían seis millones de pesetas, a La Rioja, un millón, menos todavía, y esto lo ha dicho el Presidente de RENFE. Posteriormente manifestaba que el objetivo era, por supuesto, acortar las distancias y los tiempos de viaje de manera que las personas no llegaran cansadas a los puntos de destino.

Yendo a un tema más oficial que los recortes de prensa, aquí tengo, por ejemplo, la memoria oficial de RENFE de 1985, y cuando usted en el Senado, discutiendo el PTF recientemente, con fecha 3 de marzo, ante un debate sobre si la provincia de Cáceres estaba o no incluida en el Plan, usted aportaba los razonamientos de que sí estaba porque tenía el Ter tal o el Correo tal. ¡Estaría bueno, señor Ministro, que ahora tuviéramos que ir a Cáceres en bicicleta todavía!, pero usted manifestaba, señor Ministro, que no estaba porque había obras en marcha en el tramo de Oropesa a Mazagona por 3.200 millones y otra programación futura inmediata de unos 1.200 millones, con lo cual aseguraba que en la actualidad había 6.000 millones para esa

modernización. Como la opinión pública piensa que una cosa es prometer y otra ver los resultados de las memorias oficiales, y ve en la memoria oficial de RENFE en ese tramo al que usted se refería en el Senado, justamente en el último balance oficial que hay ve, que en ese tramo de Navalmoral-Mazagona lo ejecutado en renovación de vía alcanza la cifra de 1,5 kilómetros, cuando la opinión pública ve esto, creo que tiene razón al ser escéptica sobre quedarse fuera del Plan y no mostrar su conformidad con que por ir en el plan regiones cercanas, ya va a quedar su tema resuelto.

En definitiva, en este aspecto de la marginación de esta zona española, como de otra cualquiera —estoy seguro que podría extenderse a otras españolas—, a este diputado le gustaría conocer si el Gobierno, de mano y a propuesta del señor Ministro de Transportes, que hoy nos honra con su presencia, tiene voluntad política de apoyar que se considere o se reconsidere a la hora del trámite que corresponda si expresamente se puede establecer una mejora clara en el PTF, y, repito, no valen las promesas de que va en los planes suplementarios. Si se tiene alguna perspectiva de una mejora clara y expresa en el Plan en relación con una línea importantísima de España cual es, partiendo de Asturias y solucionando el problema del Puerto de Pajares, bajar por Zamora, Salamanca, atravesar la provincia de Cáceres, Badajoz y llegar hasta Andalucía. Me estoy refiriendo a la ruta de la plata, línea que está suspendida en estos momentos. El otro tramo es esa unión internacional, a la que se ha referido algún otro señor diputado, hay una línea directa con menos distancia que es la línea de Valencia de Alcántara, Cáceres, Plasencia, Navalmoral a Madrid. Yo me pregunto si esta línea, que realmente salvaría la situación de la mayor parte de Extremadura, va a ser tenida en cuenta durante la redacción definitiva del Plan y si va a haber voluntad política, por parte del Gobierno, de llegar a este tema.

Yendo más directamente, a lo que vemos que concuerda del avance con el Plan definitivo que el señor Ministro acaba de explicarnos, hay una serie de asuntos que nos interesaría mucho clarificar. Yo creo que hay una gran verdad señalada en el Plan. Me estoy refiriendo a que tiene un carácter irreversible, y eso es preocupante, porque si un tema queda ya fijo, volver atrás sería de una gran dificultad. Hay otros aspectos del Plan que veo que se mantienen, y es que en algunos tramos se da gran valor a que haya un acortamiento de distancia. Por ejemplo, esos 92 kilómetros que se acorta en dirección a Sevilla, que se valora y creo que es un acierto, pero nos preguntamos si esa importancia que tiene un acortar distancia es válida para todos los casos, por ejemplo, también, para el caso de unión de las capitales peninsulares Madrid y Lisboa.

El PTF en alguno de sus párrafos —veo que se mantiene y si se quitara sería un acierto— habla de que en la renovación de ciertos tramos se va a emplear la táctica del reempleo, o sea, eliminar instalaciones de unas regiones para emplearlas en otras. A este diputado le gustaría saber en qué regiones se irían a levantar y en cuáles de ellas se reemplazarían, porque no le extraña, señor ministro, que

este tipo de hechos se han producido en algunas regiones, y desde luego son preocupantes.

Nos gustaría clarificar en este trámite otro tema que está en el avance y que cuando se habla de que la parte sur de Badajoz —repito que el resto de Extremadura se ha quedado marginado— está unida a Brazatortas, vía Badajoz, dice que no se cuantifica eso en los presupuestos. ¿Por qué no se cuantifica eso? Realmente, no se entiende cómo puede estar incluido en un Plan sin estar cuantificado en los presupuestos.

Señor ministro, se repite en varias ocasiones que, cuando en un conjunto se hace una oferta de distintos modos de transporte en condiciones, eso aumenta las densidades de viajeros, y cita una serie de ejemplos. Creemos nosotros que eso también es válido en aquellos sitios en los que el Plan crea bolsas de marginación. Si en esas bolsas de marginación se hiciera una mejor oferta de modos de transporte, seguramente la densidad de viajeros y de mercancías que hoy falta se conseguiría por la misma filosofía que hemos venido manteniendo anteriormente.

Por último, se repite en varias ocasiones en el Plan que hay una serie de inversiones importantes, que yo no discuto, que son españolas y que yo, como español, me alegro de ello, que suponen una mejora de todas las provincias españolas. Yo entiendo que sería muy conveniente, señor ministro —le puedo decir la página en que viene y, si quiere, lo podemos leer—, que en el Plan definitivo se explicitarán las ventajas y beneficios que tiene el Plan provincia por provincia, pues no se puede afirmar de una manera tan generalizada que, porque se haga una serie de triángulos y mejoras de infraestructura en ciertas regiones, eso va a afectar a todas. Por supuesto, por más que he estudiado las infraestructuras que incluye el avance, y que supongo que va a incluir el Plan, no veo de qué forma tiene eso ventaja para la provincia de Cáceres. —perdón por hacer otra vez la referencia, pero yo realmente no encuentro las ventajas— y sería de desear que en el Plan definitivo este tema quedara resuelto.

El señor **PRESIDENTE**: continuamos el turno de intervención de los grupos. Le corresponde al Grupo Parlamentario PNV y tiene la palabra el señor Echeberría por diez minutos.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: En primer lugar, quiero agradecer la presencia entre nosotros del señor ministro don Abel Caballero, que es siempre agradable, y, en segundo lugar, llamar la atención sobre el hecho de que la información de la que hasta ahora disponíamos los diputados había sido dada a conocer con anterioridad a los medios de información, cosa que no nos parece mal, pues los medios de información nos merecen todo el respeto y nos parece muy interesante su aportación, pero pensamos que también es conveniente que esa información llegue a esta Cámara lo antes posible para que nosotros podamos formarnos un criterio político y no sólo técnico de este Plan y, en general, de la información que, como digo, se da a la opinión pública.

En tercer lugar, centrándome ya en lo que puede ser ese Plan de Transportes Ferroviarios que esperamos, quisiera

preguntar al señor ministro algunas cuestiones que creo que encajan en la presentación que él ha hecho, por cuanto no se refieren tanto a cifras concretas o a afirmaciones que aparecerían en los avances, sino a ideas o cuestiones genéricas, que me gustaría saber si aparecen o no en el Plan definitivo. La primera sería si en ese Plan se concretan las cosas lo suficiente como para que pueda ser operativo para todos. ¿Qué quiero decir con esto? Quiero decir si, por ejemplo, las inversiones que se prevén están distribuidas, como espero, en infraestructura, en material rodante o en otros conceptos y, en ese caso, si fuera posible, me gustaría conocer en este momento el adelanto de las cifras globales, al menos de esos tres conceptos.

En segundo lugar, me gustaría llamar la atención sobre que históricamente se ha cometido, quizá el error, concretamente en RENFE, de concentrar en ocasiones las inversiones en los últimos años de los planes, de manera que, aunque un Plan estuviese bien diseñado, era difícil de alcanzar, porque al no ponerse en marcha rápidamente, no era posible cumplir verdaderamente sus objetivos, porque había que concentrar en los últimos años del Plan toda la inversión prevista y eso no era posible muchas veces por capacidad de fabricación, etcétera. Algo parecido se podría decir en cuanto a las discontinuidades de los planes. Es decir, un Plan necesita una cierta continuidad, lógica en el tiempo, de manera que los medios de producción especialmente puedan hacer frente a esas necesidades sin tirones, que es lo que ha solido ocurrir históricamente, que había, como si dijésemos, acelerones y frenazos en los planes que producían, como digo, una falta de continuidad en las posibilidades de fabricación, especialmente en material rodante, pero también en otros materiales necesarios para infraestructuras.

Cabe también señalar en este orden de cosas, las necesidades del parque actual de RENFE en lo que a material rodante se refiere. El Plan puede ser muy ambicioso, y lo desconocemos, pero no debería olvidar las necesidades que ya existen, no las necesidades futuras, de ese horizonte del 2000, sino las necesidades del actual parque de RENFE y, en ese sentido, no sé si eso está contemplado, aunque espero que sí, pero me gustaría algún comentario al respecto algo similar se puede decir en cuanto a las necesidades urgentes. Una cosa es la planificación a largo plazo, el mejorar toda la red, etcétera, pero otra cosa es hacer frente a necesidades verdaderamente urgentes que existen hoy en día en RENFE. Quisiera saber hasta qué punto están contempladas en el Plan.

En este orden de ideas también ha de tenerse en cuenta que algunos nuevos productos que puedan diseñarse o que puedan ser necesarios para alcanzar esas medias de velocidad que se prevén, de 200 kilómetros y, a veces, incluso se ha hablado de 250 kilómetros para algunos de los tramos concretos, exigen un esfuerzo en investigación y desarrollo que necesita un tiempo razonablemente mínimo para que esos productos puedan desarrollarse y estar disponibles en los momentos precisos, para que se puedan obtener los objetivos o los fines del Plan.

Pasando a otro orden de ideas, me gustaría también conocer si en la elaboración del Plan se ha tenido en cuenta

la colaboración de la experiencia acumulada por RENFE y por las empresas que pueden considerarse afectadas. Yo creo que todos tenemos a veces la tentación de hacer los planes sin contar demasiado con aquéllos a los que van a ir en parte dirigidos. En este caso, este Plan no sólo va a afectar a los usuarios que, por supuesto, son sus máximos afectados, pero también va a haber empresas afectadas que van a tener que hacer frente, con sus medios de producción y de fabricación, a las necesidades que el Plan va a prever. En ese sentido, quisiera saber simplemente si en la elaboración del Plan se ha contado o no con el asesoramiento de esas empresas y muy especialmente, por supuesto, de RENFE.

Por último, me gustaría saber si esos datos que se han manejado en la prensa, de que se va a elevar la media de velocidad en algunos tramos a 250 kilómetros, es simplemente una hipótesis o es algo que se contempla como deseable.

Hago esta pregunta, porque de la lectura del avance del Plan podía sacarse la conclusión de que, más que una elevación media de la calidad de toda la red, se ponía mayor énfasis en la elevación de la tecnología en ciertos tramos y en un tipo de trenes o unidades. Es algo así como si se pretendiese poner un mayor énfasis en la guinda, que pueden ser los tramos de 250 kilómetros, que en hacer la tarta, es decir, en tener una red eficiente, bien equilibrada y que eleve la calidad y la seguridad media a unos niveles que puedan ser comparables a los del resto de Europa, que vayan acercándose, al menos, a los del resto de Europa.

Me gustaría un comentario genérico sobre este tema de la elevación media de la red, y de si esos deseos, quizá, más que realidades de unas velocidades muy altas, son cosas que pueden ayudar a mejorar la tecnología y a hacer ciertas pruebas de futuro más que a los verdaderos objetivos que persiguen el Plan a corto plazo.

El señor **PRESIDENTE** : por el Grupo Parlamentario Minoría Catalana tiene la palabra el señor Recoder, por un tiempo de diez minutos.

El señor **RECORDER MIRALLES**: Quiero agradecerle al señor ministro su comparecencia ante la Comisión para informar brevemente sobre el Plan de Transportes Ferroviario. Nuestro grupo Parlamentario, recogiendo su razonable sugerencia, va a reservar el fondo y el grueso de la intervención que teníamos preparada para el momento en que el Plan se debatía en la Cámara en profundidad. Simplemente vamos a hacer una serie de consideraciones con brevedad, un par de ellas sacadas al vuelo de la intervención del señor ministro.

En primer lugar, quisiera hacer una serie de consideraciones críticas al procedimiento seguido para la elaboración del Plan de Transporte Ferroviario, que pone en evidencia una original concepción de la autonomía política que, por supuesto, no compartimos.

Resulta, señor ministro, que la elaboración del Plan del que ha informado en esta comparecencia, y en relación con las decisiones que en él se incluyen que pueden afectar a las comunidades autónomas, entendemos que era im-

prescindible que éstas hubieran participado en su proceso de elaboración, lo que no ha sucedido en el actual Plan de Transporte Ferroviario y, en cambio, sí había sucedido en el periodo 1979-1983 con el anterior Plan.

Alternativamente, como mal menor, debiera haberse solicitado de las comunidades autónomas que establecieran, según su criterio, las actuaciones que consideraran necesarias y el correspondiente orden de prioridades.

Pues bien, como ya hemos dicho, nada de ello se hizo. El único conocimiento que la Comunidad Autónoma de Cataluña ha tenido del Plan de Transporte Ferroviario, y supongo que en las demás comunidades autónomas ha sucedido exactamente lo mismo, ha sido a través de la prensa.

Estimamos que era preciso dialogar con las comunidades autónomas, previamente a la presentación del Plan y no "a posteriori", una vez que han estado tomadas decisiones de actuación y de inversiones. Aún más, consideramos inaceptable señalar, como se hace en el Plan, que las comunidades autónomas deben financiar parcialmente algunas inversiones, cuya entidad y características no han sido definidas conjuntamente entre la Administración central y las Administraciones autonómicas.

Además, debe tenerse en cuenta que en el caso de Cataluña y en su estatuto de autonomía son varios los artículos que establecen una serie de competencias de la Generalidad que afectan al ámbito que nos ocupa, que no pueden ser obviadas y que abogan por una necesaria participación del Gobierno autónomo en el Plan de Transporte Ferroviario. Supongo que el caso del estatuto de autonomía no es el único en el cual, a nuestro entender, puede haber una intromisión en estas competencias.

Por ello quisiera que el señor ministro me explicara a qué motivo obedece el haber redactado el Plan de Transporte Ferroviario sin contacto con las comunidades, en un Estado llamado de las autonomías, y, además, haberlo puesto en conocimiento de la prensa, antes que en conocimiento de las comunidades autónomas.

En segundo lugar, señor ministro, quiero hacerle un par de preguntas. La primera es que no entiendo cómo se explica que las dos ciudades principales de este país, Madrid y Barcelona, como usted ha afirmado, quedan en el futuro Plan unidas por el ferrocarril a cinco horas y veintiocho minutos de viaje. En Europa sería impensable que dos conurbaciones, de tres millones y medio de habitantes cada una de ellas, no estuvieran enlazadas por ferrocarril en el mínimo tiempo posible. Y en el presente caso, técnicamente, es posible reducir dicho tiempo, según demuestra el Plan, con la construcción de nuevas líneas en otros ejes de similar o incluso de inferior tráfico. Y, sin embargo, en este caso no se hace.

Para terminar, señor ministro, quiero decirle que creo que no existe en el ámbito internacional ninguna tendencia a diseñar nuevas variantes con 200 kilómetros-hora de velocidad máxima, haciéndose, al menos, con 250 kilómetros-hora y tendiéndose a generalizar el diseño para 300 kilómetros-hora.

Por otro lado, todos los planes ferroviarios de otros países se orientan hacia la alta velocidad, que no son los 200

kilómetros-hora de velocidad máxima o punta en explotación, sino los 250 o 300 kilómetros-hora en explotación comercial, es decir, media.

Esa es, por tanto, la trayectoria que debería haberse seguido en el Plan de Transporte Ferroviario para situarnos en la modernidad y en el progreso, y no ahondar con el tiempo todavía más el "gap" norte-sur en Europa y nuestro hecho diferencial ferroviario, que arrastramos de tantos años.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo por diez minutos.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Antes de nada y con sincera cortesía parlamentaria, muchísimas gracias, señor ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por su presencia entre nosotros.

Paso a formular una serie de consideraciones y preguntas. La primera es que yo no sé si la aparición en la prensa del adelanto del Plan de Transporte Ferroviario fue prematura o la comparecencia del ministro en esta tarde, por la que reitero mi agradecimiento, resulta de alguna manera discordante con el hecho de que no podamos tener unos datos más fiables, poder hacer unas preguntas más atinadas. Lamento no tener una información más completa y tener que manejar la que obra en mi poder que, desde luego, toda ella es oficial, pero no puede ser tan rica como la que haya podido examinar esta mañana la Comisión Delegada de Asuntos Económicos.

También me gustaría hacer las siguientes preguntas: ¿Qué tramitación subsiguiente tendrá el Plan de Transporte Ferroviario? ¿Qué hay de verdad en la prolongación del tren de "grande vitesse" hasta Barcelona? ¿Sabe el señor ministro los déficits de RENFE de los años 1982 hasta 1986, en pesetas corrientes y, si el ministro tiene el dato, en pesetas constantes?

También quería formular una serie de consideraciones. La primera de ellas es que yo he tratado con esfuerzo de encontrar los criterios diferenciadores entre el Plan General de Ferrocarriles y el Plan de Transporte Ferroviario. El señor ministro nos ha dicho en su intervención, más o menos textualmente, que el Plan no aparece de la nada y, que ha habido una comisión de expertos. Sin embargo, no ha citado el Plan General de Ferrocarriles para el que hubo también una comisión de expertos, y me temo que muchas de las personas que formaron parte de la que elaboró el Plan de Transporte Ferroviario lo hizo también con absoluta libertad a propósito del Plan General de Ferrocarriles; desde luego el señor Roa estuvo en las dos comisiones. Al tratar de establecer los criterios diferenciadores entre ambos planes encuentro algunas cosas que chocan con mi concepción personal y de grupo político en orden a lo que debe ser un Plan de Transporte Ferroviario.

Respecto a la frase "asignación de recursos con carácter económico", dicha sin ningún tipo de matiz, yo le pregunto al señor ministro si no requeriría algún tipo de matización, matización de filosofía política incluso, en la li-

nea de las consideraciones que se hicieron en orden a la relación entre desarrollo y transporte, entre desarrollo y comunicaciones en el sentido más extenso del término; y si no requeriría también el añadirle a ese carácter económico las palabras que desearía que nunca se convirtiera en un tópico de rentabilidad social.

El señor ministro aludió a un ajuste en los planes directores de transporte, pero no en los planes directores territoriales, y es algo que enlazaría perfectamente con el punto anterior. Habló de que el Plan era posible, entre otras cosas, después de haberse drenado el déficit de RENFE desde el año 1984 en adelante. Esto me lleva a hacer otra serie de consideraciones en orden a comparar las cifras de la Memoria de RENFE correspondientes al ejercicio de 1985, y las cifras que aparecen en la documentación repartida oficialmente como adelanto del Plan. Y no me encajan, señor ministro, no me encajan en absoluto, en ninguna de las dos afirmaciones; ni en la afirmación de que se ha drenado el déficit en lo que respecta después a hacer una serie de consideraciones sobre la demanda futura, etcétera, ni tampoco me encaja en la confrontación de las cifras en sentido estricto.

Mire usted, señor ministro, la diferencia que hay entre las cifras que aparecen en la Memoria por lo que respecta a los tráficos de largo recorrido viajeros-kilómetro en el ejercicio de 1985 son 9,8 y no 7,35 como aparece en el adelanto del Plan. Naturalmente, establecer porcentajes incrementales sobre una cifra que no coincide con la que oficialmente da RENFE para el año de 1985, por lo menos induce a confusión. En lo que respecta a tráfico de cercanías y regionales, la diferencia es menor, son 6.136 millones de viajeros-kilómetro frente a 6.163. Puede haber un baile de cifras, pero yo me estoy refiriendo a lo que es aprobación oficial, Memoria, frente al adelanto, y resulta que también aquí hay un rebaje, aunque más pequeño. Donde se ve una diferencia más importante, muy importante, es en toneladas-kilómetro, es decir, en mercancías, en donde de 14.785 se pasa a 10.242 en el adelanto. Y en el horizonte año 2000 aparecen 15.582; la verdad es que esto ya empiezo a no entenderlo en absoluto. Pero es que además, señor ministro, según cifras de la Memoria, los viajeros-kilómetro subieron en el año 1981, respecto a 1980, el 5,5; en el año 1982, respecto a 1981, el 3,2; en el año 1983, respecto a 1982 y en 1984 respecto a 1983, y 1985 respecto a 1984, entre el 2,5 y el 2,6; cifras de la Memoria. Entonces resulta que cuando empieza a sanearse RENFE es justamente cuando hay menos viajeros-kilómetro. Y vamos a la Memoria de nuevo para hablar de mercancías y resulta que en la Memoria se confiesa que hay una "ratio" 1985 sobre 1984 en toneladas transportadas de menos de 3,2; en toneladas-kilómetro tasadas, más de 0,1; en tráficos de vagón completo, menos de 5,5; en toneladas-kilómetro tasadas, menos 3,1.

Por consiguiente, señor ministro, de aquí yo saco una conclusión muy importante, y es que la diferencia que puede haber en los déficits de RENFE hasta el año 1984 y desde el año 1984, la mejora posible del déficit (por eso le pedi esas cifras anteriormente) solamente puede descansar en que en los años anteriores el concepto más impor-

tante de gasto que hay en esa empresa, que es el gasto personal, haya experimentado una subida considerable por acomodar unos salarios notoriamente bajos, comparativamente hablando, a la realidad que exigía un "minimun" de justicia social, y a eso es imputable, una de las razones; o bien, otra de las razones, también sacada de la Memoria, a que se gastó mucho menos dinero en conservación. Justamente esto me preocupa; me preocupa, señor ministro, porque RENFE gastó en los años 1979 y 1980 del orden de 10.000 millones de pesetas/año en conservación de infraestructura de instalaciones fijas en general; pasó a invertir en los años 1981 y 1982, 45.000 millones de pesetas; para volver a bajar a 15.000 millones, y estoy hablando de pesetas corrientes, no constantes, en los años 1983 y 1984, que son las cifras que conozco.

Naturalmente, como hay una relación directa entre fiabilidad e incluso seguridad y conservación, y lo que se invierte en conservación, y como quiera que la conservación es algo que no se ve a corto plazo y puede conducir a la tentación de disminuir los déficits disminuyendo los gastos de conservación, porque eso, repito, a corto plazo no se ve, el tema me preocupa.

Termino, refiriéndome a las dos grandes (o tres si metemos la Rioja) regiones que, según los datos que tenemos hoy día, están desconocidas en el Plan de Transporte Ferroviario. Señor ministro, Extremadura no está integrada en la red "intercity", por lo menos no aparece así en los mapas. Es difícil entender que se pueda ir a 160 kilómetros por hora desde Madrid a Cáceres, es muy difícil. Y desde luego es absolutamente imposible ir a esa velocidad desde La Robla hasta Pola de Lena en Asturias; absolutamente imposible. Por consiguiente, desde luego cualquier ahorro de tiempo que se refiera a la región asturiana yo, sinceramente, no me lo puedo creer de ninguna forma.

Yo le rogaría alguna precisión respecto a si efectivamente el "Ruta de la Plata" tiene vocación de reaparecer en algún tiempo cercano, y si de verdad existe una cerrazón absoluta a considerar, por aquello del desarrollo y de la relación profunda entre el desarrollo y el transporte, algún día la alternativa ferroviaria de el Puerto de Pajares.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Nuestro grupo no va a solicitar la presencia parlamentaria en órganos ejecutivos del Gobierno, como puede ser la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, sino que pretende hacer en este momento procesal, antes de empezar un debate que pienso debe hacerse con toda la documentación en la mano, una valoración global de lo que es el Plan de Transporte Ferroviario.

Estamos de acuerdo con los objetivos fundamentales y, sobre todo, con que se trate de diseñar el ferrocarril del futuro. Para ello, yo pienso que es indispensable el plantearse cuál es el papel del ferrocarril en el sistema de transportes de un país, qué demanda debe cubrir el ferrocarril y, qué demanda no debe ser cubierta por el ferrocarril, porque en ella no es competitivo frente a otros modos de transporte.

El objetivo del ferrocarril no es llegar a todos los lugares, sino a aquellos en los que presta el servicio con mayor eficacia que otros medios de transporte. Este es el punto de vista fundamental y me da la impresión de que no todos los grupos de la Cámara comparten esta idea de lo que es el ferrocarril moderno y del futuro.

Estamos de acuerdo con los objetivos que plantea el Plan y también de acuerdo con la selección de cuáles son los tramos de demanda apropiados que un ferrocarril moderno debe cubrir: la comunicación entre grandes concentraciones urbanas a distancias mayores por transporte nocturno, las cercanías y grandes masas a grandes distancias, en mercancías.

Pienso que el Plan de Transporte Ferroviario en esta valoración global, se debe evaluar muy positivamente, puesto que se resuelven algunos problemas importantes. En primer lugar, se solucionan los cuellos de botella que existen en el transporte ferroviario en nuestro país.

En segundo lugar, se resuelve un problema que yo diría que más bien político que de transporte propiamente dicho, como es el de una comunicación eficaz con Europa. No nos engañemos, en la comunicación con Europa, al ferrocarril le es muy difícil competir con el transporte aéreo. Debe existir un ferrocarril rápido y eficaz en el transporte con Europa, por muchos motivos, pero evidentemente ese tramo de la demanda va a ser cubierto en mayor medida por el transporte aéreo.

También soluciona el problema de comunicar los grandes centros urbanos españoles, con un criterio generoso si lo comparamos con el planteamiento que hacen en otros países: la línea París-Lyon, línea de grandes concentraciones de millones de personas en Alemania, por ejemplo. En España, parece que se cubren dentro de la red de 200 kilómetros por hora todas las concentraciones urbanas de más de 500.000 habitantes. Parece un criterio relativamente generoso en cuanto al número de habitantes elegidos.

Al mismo tiempo se produce un beneficio general debido a la importante disminución de tiempos en la comunicación por ferrocarril entre distintas ciudades españolas, a las que ya se ha referido el señor ministro.

Por tanto, nuestra valoración global es positiva. Nuestro Grupo pretende que el ferrocarril se utilice en esos tramos de demanda de servicios en los que compite con ventaja con otros medios, y pensamos que el ferrocarril no está para pasar a gran velocidad por todos los pueblos y pequeñas ciudades de nuestro país, sino para prestar el servicio más eficaz posible en los tramos en que es más eficiente.

El señor **PRESIDENTE** : Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Cuando se presentan planes generales en este Congreso de los Diputados, siempre hay dos discursos posibles: uno, el propio de lo que es general; si es un plan genral, en buena lógica, hay que globalizar los argumentos. El otro es dinamitar la característica principal y atomizar la argumentación, con lo cual siem-

pre se pierde la perspectiva. Quiero que se entienda que lo que voy a decir ahora lo manifiesto sin ningún tipo de agresividad. El Grupo socialista es partidario de lo que el sentido común establece como lógico. En consecuencia va a intentar que el PTF se estudie evitando el espíritu de tribu, explicable desde un punto de vista sociológico, pero no desde la perspectiva política en la que nos encontramos. Por tanto, solicita del resto de los Grupos —y creo que es el momento de hacerlo, porque después tendremos tiempo de entrar en profundidad en otros detalles más pequeños— un esfuerzo para que sus diputados ejerzan como tales y no como procuradores, habida cuenta de que esa es una figura política desfasada absolutamente en este momento.

Eso sí, recuerdo al señor Ministro que el tren es en muchas comunidades algo más que un medio de transporte; es sentimiento, es cultura, es paisaje. En consecuencia, le pido comprensión, porque el salto del sentimiento a la racionalidad es, en muchas ocasiones, muy difícil de hacer, aun cuando los políticos en activo estamos obligados a ello.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para contestar a las preguntas y observaciones de los distintos diputados de los Grupos Parlamentarios.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Voy a tratar de contestar a todas las cuestiones que aquí se han planteado.

El señor Pérez Dobón manifiesta que son las mismas cifras del avance del Plan. Esto señala que el Gobierno consideró que el Plan elaborado por el Ministerio de Transportes estaba bien planteado desde su principio y, por tanto, no hubo necesidad de alterar esas cifras, lo cual me enorgullece, ya que, efectivamente acertamos inicialmente en nuestro planteamiento.

De todos modos, cuando se presenta un avance del Plan a la prensa aparece como un plan del Ministerio con esas características y condicionado específicamente a su aprobación por el Gobierno, cosa que en este momento ya existe. Por tanto, ya estamos hablando de un plan, y hay que enviarlo a las Cámaras, para dar la misma información que se dio a la prensa, a los portavoces de los Grupos; pero desde la constancia política de que en el momento en que se transformara en plan iba a seguir el trámite parlamentario que en este momento estoy ofertando y sé que había intención por parte de diversos Grupos —el Socialista incluido— de solicitarlo. Por consiguiente, no hay ninguna deferencia respecto a las Cámaras. Se trata de que las cuestiones tienen su momento procesal y personalmente considero que ese momento procesal de presentación a la opinión pública y a la prensa era el del trámite de elaboración del avance del Ministerio. El momento de presentación en el Parlamento es a partir de ahora y en el plazo más breve posible SS.SS. tendrán el Plan con las características citadas.

El señor Pérez Dobón ha preguntado que a dónde llega

el Plan. Efectivamente, tengo una opción ahora y es la de empezar a leer aquí todos los sitios a donde llega, diciendo cuáles son todas las distancias, todos los recorridos, todos los "intercitys", etcétera. Creo que esto no es conveniente porque aburriría a SS.SS. y se soluciona repartiendo lo que en este momento ya es Plan y manteniendo la discusión en esos términos.

En mi exposición no falta ningún elemento concreto. Simplemente, me parecería que iba a aburrir dando todos los detalles, pero de todos modos quise ofrecer una distribución cualitativa seleccionada, en términos de cubrir todo el recorrido peninsular en el sentido radial, para poner de relieve que había ahorros temporales en todos estos sitios. Como el señor Pérez Dobón sacó algunos temas concretos, le voy a leer los ahorros de tiempo para que vea que la generalización del Plan es efectivamente tal, y sin ánimo de centrar en discusión en estos momentos en temas específicos, que creo que se podrá hacer más adelante.

Estoy absolutamente de acuerdo en que es un Plan de gran alcance, razón por la cual debe venir al Parlamento precedido de su entrega a los señores diputados, para que puedan opinar sobre él del principio al final, y no sobre un avance que se hizo para dar una idea cualitativa de por dónde iban las intenciones políticas del Ministerio. A ese nivel, desde mi enfoque personal como Ministro y como diputado estoy dispuesto a mantener el máximo de relación con el Parlamento. Mi vocación parlamentaria está probada por cuatro años anteriores en esta Cámara, señor Pérez Dobón.

En consecuencia, lo que S.S. plantea en su intervención son pormenorizaciones del Plan; coge el elemento de avance y entra en líneas específicas sobre si llega o no a algunos territorios. El señor Pérez Dobón señala una lista y, de la misma, quiero eliminar a Extremadura, porque en el Plan —en el avance— viene cubierta a velocidad importante. Luego ahí ya hay una deficiencia de información. Por eso es bueno entrar en análisis pormenorizados antes de tener el texto definitivo en la mano.

Después, le puedo plantear otros ahorros que ya figuran en el avance que tienen los señores diputados. Su señoría me citaba Almería; el tiempo de ahorro Madrid-Almería es de una hora y veintiocho minutos con el Plan; Granada, una hora y catorce minutos; y Galicia —ya di los datos— con ahorros superiores a las dos horas y ésta no es una cifra despreciable en un transporte de estas distancias, dos horas es un ahorro notable y significa que el Plan ejerce su impacto en todo el territorio. Esta es una de las características que resalto y que considero positiva. Lo ejerce en todo el territorio, lo que no quiere decir que haya en todo el territorio líneas de alta velocidad, eso es una cuestión distinta; pero llega —lo señalaba el portavoz del Grupo Socialista— a todas las ciudades importantes de la Península con ahorros notables de tiempo.

Desde luego no se olvidan en absoluto los transversales, y si el señor Pérez Dobón, cuando tenga el documento en la mano se molesta en seguirlo, verá que en los transversales hay ahorros importantes. Yo le adelanté uno: Barcelona-Galicia un ahorro superior a cuatro horas, lo cual no

es nada desdeñable tampoco en los términos de lo que es este plan.

En cuanto a la reapertura de líneas, el Plan de Transporte Ferroviario no entra, por supuesto, en este tema. Deja la decisión tal y como está en este momento, porque las líneas se cerraron cuando se daban unas determinadas circunstancias que, en este momento, permanecen inamovibles.

En consecuencia, para el Gobierno, en tanto que estas circunstancias continúen siendo las que eran en el momento en que se procedió a los diferentes cierres, no se va a proceder a la apertura, pero es un tema que no es del Plan de Transporte Ferroviario, sino una decisión anterior al mismo y, por tanto, independiente, que se mantiene como consecuencia de tal decisión. El Plan consideraría la apertura si hubiera demanda suficiente, pero precisamente la ausencia de demanda es lo que obligó al cierre en un momento determinado.

El señor Pérez Dobón dio un argumento que a mí me hizo gracia, y perdóneme que se lo tenga que decir así. Dice que no llega a todas partes con el objetivo de llegar a todas partes, sino que se aprovechan recorridos. Pues claro, evidentemente. ¿Qué quiere? ¿Que teniendo recorridos aprovechables desviemos los trenes por sitios no aprovechables? **(El señor Pérez Dobón hace signos negativos.)** Pues es lo que usted dijo, señor Pérez Dobón. Exactamente lo que usted decía era que se extrañaba porque se producía un adelanto a Galicia, pero que realmente no era a Galicia —decía usted—, era a León. Bueno, resulta que vamos a tener que llevarlo por otro sitio para no aprovechar el adelanto de tiempo y el avance que se hace en el ferrocarril con el nuevo trazado y la reforma de infraestructura hasta León. Yo creo que el señor Pérez Dobón no pensó mucho en lo que decía en ese momento.

Desde luego le agradezco que esté de acuerdo en los criterios de tarifas y de mercancías. El señor Pérez Dobón dice que no está cayendo en localismos, pero inmediatamente después de esto sale hablando de Almería, rápidamente. Dice: «localismos no, pero como yo soy de Almería, voy a hablar de Almería», lo cual desde una visión global y desde el ángulo de política de transporte no se entiende muy bien. De todos modos, ya le dije que hasta Almería se ahorra hora y media de trayecto desde Madrid, específicamente en Almería, el territorio por el que usted se preocupaba. Sin embargo, insisto en que éste no creo que sea el tema de este momento, sino que es conveniente que tengan el documento delante y, por tanto, podamos operar en términos de rigurosidad de la información.

Desde luego yo creo que el Plan es serio, está bien diseñado, es coherente y asumible, y maneja un elemento que yo no sé si el señor Pérez Dobón utiliza —desde luego de su intervención me dio la impresión que en absoluto—, y es que cuesta dinero. Porque cuando el señor Pérez Dobón hablaba de extenderlo a todas partes yo creí entender que suplía a líneas de 200 ó 250 kilómetros para todo el territorio español. Yo no sé si es esto lo que el señor Pérez Dobón quería decir. **(El señor Pérez Dobón hace signos negativos.)** En todo caso, le rogaría que deje claro que no es así. Esto tiene un coste, y el coste del Plan que

nosotros planteamos ya supera los dos billones de pesetas, operando con un criterio de inversión realmente importante, nada desdeñable, y haciendo un Plan que beneficia al máximo a todo el territorio.

Evidentemente existen ejes de alta velocidad y existen otros de velocidad inferior, pero en el propio Plan se dice que se tratarán de poner a 160 kilómetros/hora las líneas importantes con tráficos notables. Esto da una idea de que el Plan es probablemente mucho más generoso, en términos de concepción, de lo que se está elaborando en países económicamente más avanzados que España dentro de la Comunidad Europea, donde centran estos planes en actuaciones muy específicas, muy concretas y entre ciudades. Por tanto, nosotros enfocamos el Plan con un ámbito de extensión, de modernización que yo me atrevo a calificar como notable.

El señor Trillo me plantea si la Comisión de expertos es la que fue presidida por el señor Roa. Efectivamente es esa Comisión y el informe dio una serie de elementos que ayudaron a configurar el Plan.

De paso, quiero contestar al señor Rebollo, del CDS, que en mi intervención dije que el Plan no surge de la nada, creo recordar, sino que surge de una serie de estudios anteriores, aunque no especifiqué qué estudios. Por tanto, al señor Rebollo, que siente mucho que se excluya el anterior plan, que por cierto solamente fue aprobado por el Consejo de Administración de la empresa —no tuvo tramitación de Gobierno, que es lo que califica los planes de los simples proyectos empresariales—, tengo que decirle que evidentemente ese plan tenía una serie de elementos de estudio que no fueron nunca desperdiciados. Todos los estudios que se elaboraron desde muchos años antes fueron aprovechados para la confección de este Plan. RENFE viene haciendo estudios en algunas de estas líneas —y con esto contesto a algunas de las preguntas que antes se me formulaba— desde hace diez años.

Por tanto, estamos aprovechando toda una gama de estudios técnicos de multitud de recorridos que hacen realmente exhaustivo el conocimiento de lo que se está haciendo en este momento. No es un Plan que surja de la nada —lo decía al empezar mi intervención—, sino que surge de un sustrato técnico importante y después se asume una decisión política por el Gobierno, que es el de llevarlo adelante con todas sus consecuencias, adoptando la decisión política y la decisión de política económica de llevar el Plan adelante.

En cuanto a la política intermodal, no existe un plan escrito intermodal que genere todos los planes como elementos parciales, sino una política intermodal de transporte. Yo planteo que los planes generales de transporte omnicomprendivos como tales planes omnicomprendivos, no son eficaces. Son eficaces los planes intermodales conectados a través de la visión política de conjunto, pero exactamente como procesos iterativos, enfocados ya desde una visión apriorística y política inicial, del papel que tiene que jugar cada modo de transporte en el conjunto de la planificación. Y aquí también elaboramos otro estudio. En el momento en que yo llegué al Ministerio, una Comisión de expertos se encargó de hacer una visión inter-

modal de todo el transporte en nuestro país. Y esa visión intermodal —trabajo que se elaboró en los primeros seis o siete meses de mi estancia en el Ministerio— fue la que sirvió para sacar las claves políticas de por dónde iba a ir cada uno de los planes restantes. Incluso coincidió el principio con el Plan de carreteras que se aprueba en el mes de diciembre de 1985, en Comisión Delegada y en Consejo de Ministros. Entonces ya había una primera elaboración de esta Comisión de expertos. El Plan Ferroviario ya utiliza este elemento, el Plan de flota también y el Plan de aeropuertos también.

Por tanto, se fundamenta en una visión política basada a su vez técnicamente en una visión intermodal por una segunda Comisión de expertos, a la que yo, quizá injustamente con ellos, no cité en mi anterior exposición, pero efectivamente se funciona con esos elementos.

Y es en base a esa consideración y por la propia flexibilidad que tiene, por lo que aparece allí que el transporte por carretera es el predominante. Eso se debe a la propia dinámica de lo que está siendo el transporte en todos los países adelantados del mundo, donde los demás modos de transporte se especializan en función de términos concretos y de cometidos concretos, en tanto que la carretera es el predominante, aunque sólo sea por el hecho del propio transporte privado del vehículo.

En consecuencia, a partir de ahí, está claro que la política de transporte que se está fijando en este momento —y por eso viene en planes y por eso este Plan específicamente quiero que pase por esta Cámara— es la que va a prefigurar la política de transporte en mucho tiempo. Además, pretendo que la prefigure con una línea genérica de aceptación de que ésta es una política acertada en términos de planificación.

El señor Trillo me plantea si lo vamos a adaptar a la demanda o lo vamos a utilizar como motor de desarrollo. Yo creo que la teoría del transporte por ferrocarril como motor de desarrollo se murió en el siglo XIX. Ningún economista respetable —respetable en términos científicos— mantendría que el ferrocarril es en este momento un motor de desarrollo. Cuando existen otros modos de transporte mucho más ágiles, la carretera, el transporte por autobús, el transporte por camión, no se mantiene el utilizar el ferrocarril como elemento generador de desarrollo. Ya no se mantiene. Ya existen otros sistemas de transporte. En el siglo XIX, efectivamente, lo fue porque era el único modo de transporte a larga distancia y era el modo de transporte hegemónico. En este momento ya no lo es. Ese sistema de transporte hegemónico se pasa a la carretera y, por tanto, no se puede mantener el ferrocarril como motor de desarrollo. Así pues, hay que adaptarlo a otros criterios, al de que vaya a establecerse este tipo de ferrocarril rápido, de alta velocidad —que supongo que es al que el señor Trillo se refería— entre centros generadores de demanda, porque si no lo son, el ferrocarril no va a actuar de elemento motor. Ya existen otros sistemas de transporte y si no actúan de elemento motor, el ferrocarril tampoco lo va a hacer.

Lo que no quiere decir que —y con esto contesto y le doy la razón en la reflexión que hacía el señor Gracia y

creo que también el señor Rebollo— todo sea en términos de demanda; no, hay elementos donde existen valoraciones sociales, por ejemplo, las cercanías. Si las cercanías las planteamos en términos estrictos de su rentabilidad, nos daremos cuenta de que no son rentables, van a necesitar de compensaciones, así como otro tipo de transporte de ferrocarril también va a necesitar de subvenciones.

Lo que sucede es que el enclave y la forma global de concebir el plan tienen que basarse fundamentalmente en que va a haber una demanda que satisfacer y que, por tanto, se va a centrar entre núcleos potenciales y efectivos de demanda. Esto es, en el tráfico de viajeros, en núcleos donde exista número de habitantes suficiente, de lo contrario estaríamos creando un ferrocarril que no transportaría viajeros. Estaríamos creando un ferrocarril que generaría oferta, pero no existiría demanda, y la prueba más evidente es la propia concepción que se está haciendo en el resto de Europa, que está en ferrocarriles rápidos entre centros de núcleos importantes de población. El caso París-Lyon creo que es el más significativo: dos núcleos importantes conectados por un tren de gran velocidad y por un puente aéreo, aparte de una red viaria suficientemente buena, porque hay una demanda que efectivamente hay que satisfacer.

La siguiente pregunta del señor Trillo hablaba de las inversiones de RENFE de este año. Las inversiones de RENFE de este año van a entrar a formar parte de la lógica del Plan de Transporte Ferroviario. No tendría sentido que en este momento RENFE hiciera unas inversiones en torno a 70.000 millones, que es lo que figura en sus presupuestos, y no lo hiciera en la lógica de un Plan que no solamente está aprobado, sino que desde el Ministerio, y por tanto desde RENFE, se preveía la dirección de hacia dónde queríamos ir. En consecuencia, las inversiones de RENFE de este año son inversiones que cualitativamente van a poner en marcha todo el proceso. Lo contrario sería de una carencia de lógica difícilmente justificable.

El señor Trillo me habla de utilizar los fondos FEDER para redes de alta velocidad de conexión europea. Ya se está haciendo, no es ninguna sugerencia que me caiga en vacío. Se pueden conseguir los fondos para el propio ancho español, entonces para qué nos vamos a plantear variar el ancho de eje en función de que nos den dinero si ya nos lo van a dar, porque «de facto», el ferrocarril Bratortas-Córdoba, este nuevo trazado es una propuesta hecha por el Gobierno para su financiación con fondos FEDER. En consecuencia, la pregunta carece de sentido, la financiación ya viene con el propio proyecto y con nuestra propia dinámica interna de ferrocarril. **(El señor Trillo y López Mancisidor pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, no abramos diálogos, luego habrá posibilidad de volver a preguntar al Ministro, evitemos los diálogos.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Álvarez): El señor Camisón cambia radicalmente el enfoque y de un punto de

vista genérico que planteaba el señor Trillo, en la honda de lo que efectivamente es el Plan de Transporte Ferroviario, se pasa a una óptica en la que, primero, está Cáceres, y después, si acaso, Extremadura, pero un poco menos. Después hace planteamientos tales como que se incrementa la oferta aunque no existan demandas. Esto fue lo que me pareció entender del conjunto de la intervención del señor Camisón.

Desde luego, ya no es Extremadura, es solamente Cáceres, porque Extremadura queda conectada como tal comunidad autónoma por este planteamiento de ferrocarril y con un «Intercity», por otra parte. Y, desde luego, Madrid-Cáceres en el Plan tiene un ahorro de tiempo de una hora siete minutos. En consecuencia, creo que no es necesario seguir hablando, y en este momento mucho menos, en términos tan localizados. Cáceres se atiende, se ahorra más de una hora en el trayecto.

Después me plantea otra vez, creo tenerlo aquí anotado, si vamos a efectuar la reapertura del «Ruta de la Plata». Este es un tema recurrente. Cada vez que vengo al Parlamento, a esta Comisión, cualquiera que sea el motivo, se me plantea si se va a reabrir el «Ruta de la Plata». Yo, recurrentemente, respondo lo mismo: las condiciones que se daban en el momento en el que se cerró permanecen vigentes y, por tanto, la decisión que se tomó en aquel momento sigue siendo perfectamente válida.

Al señor Echeberría le voy a contestar por qué la información llega a la Cámara en este momento. Porque es cuando el Gobierno aprueba el Plan como tal. Desde luego, en el Plan aparece una distribución de recursos por infraestructura, por material rodante, por capítulos, por programas, perfectamente determinada, que estará a disposición de todos ustedes.

En el Plan hay elementos que se plantean que ya están puestos en marcha, con el beneplácito de la Cámara al aprobar los Presupuestos Generales del Estado, que es el Brazatortas-Córdoba. Es una obra que está incluida en el Plan como tal y que en este momento ya está en marcha, porque la propia previsión de acabarlo antes de un momento históricamente importante para nuestro país hacía conveniente ponerlo en marcha en ese momento. La continuidad vendrá dada por el propio planteamiento de planificación que se hace: un plan de transporte ferroviario marco de definición general y, después, una serie de concreciones cuatrianuales en los contratos-programa, la primera de las cuales aparecerá en unos meses cuando se tramite y se apruebe el primer contrato-programa, que irá estableciendo efectivamente los periodos en los cuales se va plasmando este Plan.

Coincidió en que hay necesidades de material rodante y contestaba al señor Trillo diciéndole que ya el presupuesto de RENFE de este año va en esta dirección y, por tanto, no solamente va a renovar una parte del material, sino que lo va a empezar a hacer con los criterios del año 2000, con los criterios de este nuevo Plan y de estas nuevas necesidades de circulación.

Las necesidades más urgentes son aquellas que tienen limitaciones de capacidad. Desde luego, la necesidad más urgente en el país era la de desdoblamiento de Despeña-

perros o elección de una nueva variante, porque el nivel de saturación es el más alto de toda la red ferroviaria y por esta razón ahí se definió la primera de las actuaciones.

El esfuerzo de investigación y desarrollo es importante y es uno de los elementos en los cuales la visión política general del Plan incide, y es que en la medida en que tengamos un marco de referencia de cómo vamos a operar, y no vayamos actuando por decisiones que se van adoptando año a año, no solamente vamos a estimular la industria y asegurarnos de que la industria del país produzca para satisfacer esta nueva demanda, sino que le vamos a dar el mensaje de por dónde van a venir las carencias, de hacia dónde tienen que ir y de que, efectivamente, en la medida en que hay tecnologías, hay que asumirlas y con ellas poner en marcha el proceso.

Es uno de los elementos que nosotros valoramos como importantes de la planificación en materia de transporte y muy, específicamente, en materia ferroviaria. Hay que lanzar el mensaje claro y preciso a las industrias abastecedoras de por dónde va a ir la dimensión de la política del transporte ferroviario, por dónde va a ir la demanda, qué volumen de demanda total vamos a tener y, por tanto, decirle: «Industrias, prepárense porque esto va a venir, en consecuencia, efectúen un esfuerzo de investigación y desarrollo y traten de asimilar las tecnologías». En este momento, en Europa, hay tres o cuatro tecnologías ya elaboradas, lo que hay que tratar es de asimilarlas, plasmarlas aquí y operar con ellas.

Desde luego que se contó con RENFE, cómo se va a hacer un plan de transporte ferroviario sin el aval técnico de RENFE, sería difícil de plantear. Nosotros, en el ministerio específicamente, lo que planteamos es la definición política, las concreciones específicas, la elaboración del documento como tal, pero los años de trabajo que hay detrás vienen fundamentalmente avalados por RENFE. Es la red la que tiene todo ese «background» y toda esa experiencia, y una vez que pasa al nivel político del ministerio es por éste y por el Gobierno por quienes se adopta la decisión política de aprobar este plan y poner en marcha la materialización del mismo.

Usted ha planteado una última pregunta muy interesante. ¿Qué es el Plan, un Plan de velocidad a 250 en sitios muy limitados o un Plan de mejora global de la red? El Plan es las dos cosas.

El Plan es, lo que quizá sea más espectacular, el establecimiento de velocidad de 200 kilómetros en una serie de recorridos; llegará, previsiblemente, a 250 en alguno concreto, por las características del trazado que lo permiten sin gran incremento de coste; pero también va a extender al resto de la red una mejora importante de la infraestructura y del material.

En consecuencia, lo calificaría como un Plan de establecimiento de la alta velocidad en nuestro país y de la mejora del conjunto de la red central de todo el país. Es decir, la doble pregunta que usted hacía —ya lo decía en la exposición— yo creo que conforma una parte sustancial: introducimos la alta velocidad, pero elevamos también las velocidades en el resto de aquellos trazados que lo justifican en función de sus demandas. Cuando S. S. tenga el

Plan podrá observar que, efectivamente, la mejora del trazado se extiende a muchos tramos, que no son solamente los que se establecen en la alta velocidad.

El señor **RECORDER**, de Minoría Catalana, mantiene el debate pormenorizado para su momento y plantea un tema de intervención de las comunidades autónomas, sustanciándolo en una pretendida competencia de las comunidades autónomas sobre los ferrocarriles. Yo, simplemente, quiero recordarle al señor Recoder el artículo 188.1, epígrafe 5.º, de la Constitución, que dice que las comunidades autónomas podrán asumir competencias en —cita textual—: «... los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma...».

Nosotros lo que estamos haciendo es un Plan de transporte ferroviario para todo el territorio peninsular que, en consecuencia, excede con mucho a cualquier competencia en ferrocarriles de las comunidades autónomas. Cosa distinta es que las comunidades autónomas vayan a tener conocimiento oficial del Plan, que lo tendrán; pero lo tendrán cuando sea Plan, esto es, en este momento, cuando el Gobierno, en uso de sus competencias, en uso de su legítimo derecho de plantear una política de transporte ferroviario, la ejerce. A partir de este momento, y simultáneamente con la traslación a los señores Diputados, tendrán conocimiento del Plan.

Desde luego, lo que me parece totalmente claro y fuera de toda discusión es que la competencia en materia de ferrocarriles en el ámbito de la red peninsular de ferrocarril —que es la que estamos definiendo en este momento— es, evidentemente, una competencia del Estado. Que lo conozca antes la prensa que las comunidades autónomas obedece a que lo que se le adelanta a los medios de comunicación, y por tanto, al país, a todo el país (cuando se le adelanta a los medios de comunicación es porque se le está adelantando a todo el país), es la propuesta que en noviembre el Ministerio de Transportes hizo y que, ahora, es asumida, en un documento determinado, por el Gobierno. Ahora es el momento a partir del cual se puede dar la notificación —y lo decía antes— a las Cámaras y podemos hablar de un Plan; hasta ahora era un avance de Plan.

El trayecto Madrid-Barcelona es uno de los que queda como alta velocidad dentro de nuestra red, con velocidades de 200 kilómetros por hora y, por tanto, en las características más rápidas del ferrocarril de nuestro país. Desde luego, no va a ser la media europea de 250-300 kilómetros de velocidad comercial. En este momento, eso solamente opera en el TGV a 270, entre dos ciudades muy específicas, París y Lyon, y que se va a extender a sitios muy concretos. Nuestro Plan es de mucha mayor extensión territorial de la que se está planteando en Francia con 270 kilómetros.

El señor **REBOLLO** plantea que la aparición en la prensa fue prematura. Esta es una decisión mía, señor Rebollo. Yo respeto mucho su criterio. Desde luego, el mío, que era plantear al país el proyecto que el Ministerio de Transporte había elaborado, es algo que, en términos políticos

de comunicación con los usuarios, que es el país, me parecía importante; ahora se da como comunicación de Gobierno. Creo que usted no estuvo al principio de mi exposición, porque lo que yo decía era que plantear el debate en este momento, cuando el Plan no ha sido entregado a SS. SS., era un poco prematuro, porque íbamos a discutir sobre un avance que se hizo a efectos de dar las grandes líneas, sin poder entrar en los detalles concretos, porque ese es un documento que, como tal, no ha sido distribuido. Ahora, una vez que SS. SS. tengan conocimiento del mismo, yo solicitaré una comparecencia y la tramitación del Plan, como tal, en las Cámaras.

Usted hizo una disertación larguísima sobre los déficit de RENFE. Entiendo que usted tenga que defender su gestión; lo que pasa es que es difícil de defender, señor Rebollo. No voy a entrar en este momento a discutir esa cuestión; si quiere, celebramos una comparecencia específica y discutimos la evolución histórica de los déficit de RENFE. Está claro que solamente en los últimos años se cambia la tendencia de incremento y pasamos a una tendencia de disminución de los déficit, y ello, evidentemente, debido a que en los últimos cuatro años se aplica una política concreta. Pero éste no es el momento de entrar en esa discusión. Ni siquiera tengo el material aquí; usted sí, porque usted decide de lo que habla, pero no en una comparecencia para hablar del Plan de Transportes Ferroviarios. De todos modos, yo aceptaría encantado mantener una discusión sobre la evolución de los déficit de RENFE, o puede comparecer el Presidente de la compañía, quien S. S. estime oportuno convocar, a efectos de dejar claro lo que fue la gestión hasta el año 1982; cuáles eran las dinámicas que se estaban siguiendo en RENFE y, de haber continuado con aquélla, a dónde hubiéramos ido a parar.

En el TPF —Plan de Transportes Ferroviarios— se hace hincapié importante en la conservación, con una novedad con respecto al adicional, que es conservación y mejora. Lo que se trata de hacer ya en la reposición es, en las líneas centrales, elevar la velocidad a 260 kilómetros. Por tanto, se toma una visión de la conservación mucho más progresista, mucho más modernizadora de lo que se viene haciendo tradicionalmente. Ya no va a ser simple conservación sino que, en determinados tramos, se va a hacer una mejora, elevando la velocidad a 260 kilómetros.

Señor **REBOLLO**, Extremadura está en la red «Intercity»; en cuanto al «Ruta de la Plata» le puedo decir lo mismo. Respecto al túnel de Pajares —pregunta concreta de un Diputado asturiano, supongo en este momento no está contemplado en el Plan de Transportes Ferroviarios. Supongo que es uno de los elementos que S. S. querría debatir en profundidad, y yo estoy dispuesto a hacerlo así cuando el Plan esté efectivamente en la Cámara.

Quiero manifestar mi acuerdo con los planteamientos del Grupo socialista, coincido enteramente en su planteamiento con lo que es el ferrocarril, con el modo de especialización que se plantea para el ferrocarril y con lo que, en definitiva, debemos conceptuar como orientación, de cara al futuro, del Plan de Transportes Ferroviarios.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

Vamos a abrir un turno excepcional de preguntas, rogando a SS. SS. la mayor brevedad. El tiempo máximo será de cinco minutos, por el mismo orden en el que han intervenido en el trámite anterior.

Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Pérez Dobón, por cinco minutos.

El señor **PEREZ DOBON**: Quisiera hacer, más que una pregunta, unas consideraciones sobre lo que ha contestado el señor Ministro, incluso sobre algunas interpretaciones que ha hecho de lo que he expuesto anteriormente, porque o yo me he expresado mal o él no ha entendido lo que yo quería decir.

En primer lugar, evidentemente, el PTF no se puede extender a todo el territorio nacional, en el sentido de todas y cada una de las ciudades de la Península; lo que sí es cierto es que puede afectar con mayor generosidad a determinadas áreas geográficas. Ya he adelantado —y nos alegramos— que, por ejemplo, el PTF va a llegar a cierta zona de Extremadura, en concreto a Badajoz —que es un dato positivo en cuanto a avance en este momento—, y puede seguir mejorándose con respecto a otras zonas, pero, por supuesto, sin la pretensión de que llegue a la puerta de la casa de todos y cada uno de los españoles. Eso jamás ha sido la intención de ningún observador o analista de este PTF, ni por supuesto la mía ni la de mi Agrupación.

Como referencia a las relaciones transversales, es cierto que saldrán mejoradas. Usted pone un ejemplo muy fácil, que es el recorrido Barcelona-Galicia, en el que se ahorran cuatro horas. Usted sabe perfectamente, señor Ministro, el tiempo que emplea el tren más rápido actualmente en ir de La Coruña a Barcelona. Creo que son diecisiete o dieciocho horas.

En cuanto al cierre de líneas, discrepo de lo que dice el señor Ministro, porque creo que no sería nada superfluo que entrase el PTF en ello, ya que el argumento que siempre invoca, de que cuando alcancen un grado de rentabilidad equis esas zonas las líneas van a reabrirse, es un sofismo. Es imposible que esas zonas, que son normalmente deprimidas y en declive económico, vuelvan a alcanzar los niveles anteriores.

Ya digo que hay líneas y líneas, y que no se trata de abrir todas las suspendidas o de levantar la suspensión.

Con referencia a la indicación que he hecho antes de cómo se ganan los tiempos, por supuesto que es muy lógico que el tren que va a Gijón vaya por León. Yo nunca he pretendido que se haga otra línea distinta. Lo que sucede es que es una inversión fantástica de cientos de miles de millones de pesetas. Me parece muy bien que se haga la inversión de aquí a León, que es enorme pero debe hacerse, y se deduce por la ganancia de tiempo subsiguiente, desde León por ejemplo a Gijón —para que no me acuse de localismo en el que nunca he querido caer— que en el resto de la línea es una mejora de tercer grado.

Lo que sería bueno es hacer también una mejora sustancial en esas líneas, que se contengan en el Plan definitivo, como es el caso de Cantabria o del sureste de la península,

la, con objeto de que se plasme también en inversiones que sean dignas de esas zonas afectadas.

Finalmente, hay un tema en relación con la indicación de localismo. No es localismo. Es simplemente que aunque se dice normalmente y es frase común la de que los árboles nos impiden ver el bosque, lo cierto es que aquí se produce tala de árboles y el tema está en ver en el año 2000 qué zonas van a quedar bien o mal paradas en este Plan de Transporte Ferroviario, con el que estamos de acuerdo en muchas de sus líneas, ya lo hemos anunciado, y en temas en los que incluso no ha entrado el señor Ministro y que es bueno que se dejen para un momento posterior, como el caso de tarifas, etcétera. Creemos que cuantas más cuestiones cierren ahora o más defectos se limen antes de la tramitación subsiguiente, redundará en beneficio de todos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Trillo, por tiempo de cinco minutos, que tendrá que repartirlos con el señor Camisón.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Como portavoz de la tribu más popular del Congreso, voy a hacer una aclaración y una pregunta que me quedó sin contestar.

Cuando yo me refería a la gran velocidad y a los fondos FEDER hice una alusión concreta y luego la uní con el tema de la tecnología. Hablaba del ancho de vía europeo y de un posible ferrocarril de gran velocidad Lisboa-Madrid-Barcelona-Estrasburgo, quizás. Lo unía, repito, al desarrollo tecnológico de la gran velocidad en los diferentes anchos de vía, ya que yo pensaba que los desarrollos tecnológicos que se han hecho en otros países del mundo, como Japón, Alemania y Francia, se han hecho con un ancho de vía específico y nuestra tecnología, tiene, de momento, un ancho de vía muy diferente sobre el que funcionar. Entiendo que eso exige un nuevo desarrollo o inventar a lo mejor lo que ya estaba inventado. Esa era mi pregunta y en ese sentido iba.

Desconozco en profundidad el debate, porque no es de hoy, sino histórico, sobre el ancho de vía europeo y el español, pero entiendo que el Ministerio ha tenido en cuenta las diferentes razones para decidirse por el ancho de vía español en gran velocidad, en vez de adoptar, en algunos tramos, el ancho de vía europeo, con la tecnología que pudiera haber en algunos de esos lugares.

La otra cuestión era que ninguna pregunta carece de sentido, señor Ministro. Lo que pasa es que a veces no se interpreta el sentido de las mismas. Yo hablaba de la demanda, y se lo simplifiqué en otras dos nuevas preguntas. ¿Va a estar siempre el ferrocarril condicionado a la carretera en función de ese plan director?, y en este caso concreto también, ¿vamos a estar condicionados al transporte de mercancías, que obligatoria o razonablemente deberían ser transportados por ferrocarril y en el futuro seguirán transportándose por carretera? Nada más por mi parte.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El señor Ministro de una forma tácita, y el señor portavoz del Grupo socialista de una forma expresa y en un tono, por supuesto, peyorativo, han considerado a algunos portavoces de esta Comisión como defensores tribales, defensores de intereses de tribus. De lo que yo creo que no se han percatado ni el señor Ministro ni, por supuesto, el portavoz del Grupo socialista al hacerlo de forma más expresa, es que también han estado calificando de esa forma peyorativa como defensores de tribu a sus propios compañeros de la provincia de Cáceres, cuando los titulares de la Prensa de allí lo hacen de la siguiente forma: el PSOE cacereño luchará por la inclusión de Cáceres en el eje Madrid-Lisboa. Algún día tendrá que explicar el Grupo socialista allí por qué se va a llamar a aquellos españoles con el carácter peyorativo de tribu. Nosotros tenemos claro, señor Ministro, que si una tribu es pisoteada, habrá que echarle una mano, a pesar de que se trate de una tribu.

En varias ocasiones durante su disertación, señor Ministro, ha dicho que Extremadura esta cubierta en el PTF y que el que ha dado el cambio he sido yo al pasar de Extremadura a Cáceres. Usted conoce la historia tan bien como yo. La historia es que toda Extremadura quedó absolutamente marginada del Plan, y rápidamente el Presidente de la Junta se entrevistó con usted, tomaron el acuerdo correspondiente, llegaron allí y dieron la gran noticia de que se hacía el enlace Brazatortas-Badajoz, y se ha hecho famosa la frase del Presidente de la Junta, que decía: la raya que faltaba en el PTF ya está: ya la he conseguido del señor Ministro de Transportes. Lo que ocurre, señor Ministro, es que esa raya afecta exclusivamente a la parte sur de la provincia de Badajoz, y a usted le consta que ni un solo viajero en el futuro, de la provincia de Cáceres va a tomar ese tren en la vida, porque en su conexión con el centro de España no le cae en la línea. Una cosa es, por ejemplo, lo que usted decía antes de que para ir a Galicia haya que pasar por León, pero para ir a Cáceres nunca habrá que pasar por Brazatortas ni por Badajoz. Esa es la diferencia.

Como resultado de esas gestiones unilaterales del señor Ministro con el Presidente de la Junta, la provincia que se ha quedado marginada es la de Cáceres, por lo que yo creo que tenemos legítimo derecho a que no se nos pida que estando marginados encima estemos contentos. Lo que vamos a hacer, por supuesto, ya que hablamos de tribu, es no fumar nunca la pipa de la conformidad, por supuesto.

Usted ha dicho señor Ministro que yo he hecho aquí proposiciones de que se deben hacer ofertas de distintos modos de transporte, aunque no exista demanda. No, señor Ministro. Yo lo que he dicho es que su PTF dice en varias ocasiones que cuando hay varias buenas ofertas, normalmente la demanda aumenta. El comentario que yo he hecho es que eso que es válido para las zonas concentradas, también pudiera serlo para las que usted no promociona en este Plan. Me remito al mismo caso que venimos debatiendo, que es el de la provincia de Cáceres, donde en estos momentos, para 300 kilómetros, se tarda en tren cinco horas. ¿Qué ocurre? Que el sistema del tren no está satisfaciendo esa demanda, puesto que hay un hecho con-

trastado, y es que todos los transportes en autobuses están creciendo, y el tren justamente bajando. Será porque la oferta que ofrecen los ferrocarriles españoles no es la adecuada.

Por último, lamentar el que haya habido un gran número de preguntas a las que ni siquiera se ha dignado contestar. Por ejemplo, ese reempleo que anuncia en su plan, ¿en qué provincias se va a levantar y a qué territorios va a ir ese reempleo levantado en otras?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Echeberría por cinco minutos.

El señor **ECHEBERRIA MONTEBERRIA**: Mucho menos tiempo.

En primer lugar, al hablar de si se han tenido en cuenta o no estudios anteriores al elaborar el Plan, le he preguntado también al señor Ministro si de alguna manera se había tenido en cuenta la colaboración de otras empresas que pueden resultar afectadas. No sé si ha hecho referencia a ello, pero me interesaría saberlo.

En segundo lugar, y en relación a su referencia al tema de investigación y desarrollo, me parece que esa consideración habría que hacerla más amplia, porque lo importante de un plan de este tipo, aparte de que se fijen los objetivos, es que se establezcan unos compromisos especialmente con los sectores afectados, con las empresas, etcétera, con unos plazos, de manera que puedan hacer unos planes, a su vez, de empresa que sean coherentes no sólo con unos objetivos que pueden variarse a lo largo de los años, ya que estamos hablando de un plan que puede tener una duración de catorce años, y nadie sabe lo que puede pasar con el Gobierno en ese tiempo, puede venir otro que puede modificar ese plan.

En consecuencia, lo que sí es importante para las expectativas concretas de las empresas que tengan que hacer frente a sus necesidades, es que esos planes se conviertan en compromisos más o menos estables, y que además estén valorados, de alguna manera en plazos y en tiempos. O sea, que esa consideración creo que no es sólo aplicable a la investigación y desarrollo, que es uno de los casos más claros de esta problemática, sino a otras necesidades que habrá que cubrir y que, como digo, precisan de unos compromisos estables en el tiempo y de unos plazos conocidos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Recoder, por un tiempo de cinco minutos.

El señor **RECORDER MIRALLES**: Es cierto, señor Ministro, que la competencia de regulación del ferrocarril de ámbito supracomunitario es exclusiva del Gobierno central, ahora bien, hay una serie de artículos en nuestro Estatuto de Autonomía, concretamente el 9.º, donde se dice que la ordenación del territorio del litoral es competencia exclusiva del gobierno autónomo, y en algo afecta el plan de transporte ferroviario a ese aspecto. Y también el artículo 11, que dice que la ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tenga su origen y destino dentro del

territorio de la Comunidad Autónoma, aunque discurren sobre las estructuras de titularidad estatal a las que se hace referencia en el apartado 21, del artículo 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, también es competencia de la Comunidad Autónoma, y en algo afecta a ello el Plan de Transporte Ferroviario. Es más, también el artículo 53 del Estatuto de Autonomía dice que el gobierno autónomo, de acuerdo con lo que establezcan las leyes del Estado, designará a sus propios representantes en los organismos económicos, las instituciones financieras y las empresas públicas del Estado cuya competencia se extiende al territorio catalán y que, por su naturaleza, no sean objeto de traspaso.

Este principio que he comentado se respetó en los años 1979/1983 y todas las Comunidades Autónomas pudieron dar su opinión previa a la aprobación del plan, pero en este caso no se ha respetado. Ahora bien, no me sorprende porque la diferente concepción en cuanto a las competencias autonómicas ha sufrido una variación importante desde el año 1979 hasta este momento.

En cuanto al segundo aspecto que he mencionado, se refiere al trayecto Madrid-Barcelona, que considero excesivamente lento, puesto que la media de velocidad es de 124 kilómetros/hora, lo que no hace atractivo todavía realizar este recorrido en tren, pudiendo ser mucho más alto y siendo una singularidad dentro de trayectos similares entre ciudades de la importancia de estas dos dentro de Europa. El señor Ministro decía que sólo en el trayecto París-Lyon se conseguía llegar a 250 kilómetros por hora, efectivamente se consigue en el trayecto París-Lyon, pero yo tengo otros datos que me dicen que no sólo es en el trayecto París-Lyon donde se alcanza esta velocidad. Por ejemplo, el TGV atlántico, línea en construcción que será explotada en el año 1989, alcanzará 300 kilómetros por hora; el trayecto Lyon-Valence, línea prevista para construir en 1988, será a 300 kilómetros por hora. En Alemania, la línea Hannover-Würzburg, en construcción; Mannheim-Stuttgart, también en construcción que serán explotadas en 1991, alcanzarán 250 kilómetros/hora; Colonia-Mainz, también está previsto explotarla a 300 kilómetros/hora. Continúo en Italia, por ejemplo, Roma-Florenia, a 250 kilómetros/hora, para el año 1989; Florenia-Bolonia, Bolonia-Milán y Roma-Nápoles, líneas previstas para ser construidas y explotadas alcanzando los 300 kilómetros por hora.

Señor Ministro, vistos estos datos y atendida su explicación y lo que hemos podido deducir y leer en el avance del plan del que disponemos, este plan —y valga la redundancia— supone un avance con respecto a lo que teníamos hasta ahora y al estado de nuestro ferrocarril, pero, evidentemente, de su aplicación cabrá deducir que si bien, repito, sufrirá un importante avance, su situación continuará siendo diferente y por utilizar una palabra que ya ha salido, continuaremos teniendo nuestro ferrocarril tribal.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo, por un tiempo de cinco minutos.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Minis-

tro, yo no he tratado de defender mi gestión, créame. Usted si la ha atacado con frases. La Memoria publicada siendo usted Ministro, con cifras, demuestra que el tráfico no ha crecido —al menos en los años 1983, 1984 y 1985—, a iguales tasas que los años anteriores, y lo que me importa —y por eso mencioné la misma serie que trae la Memoria, exactamente la misma— es la credibilidad de los datos en los que se apoya el Plan de Transporte Ferroviario. Yo encontraba y encuentro una discordancia entre las cifras que contiene el Plan referidas al año 1985 y la Memoria del año 1985, y encontraba y encuentro que las expectativas de crecimiento, si tienen la misma credibilidad que las que parecían deducirse de las palabras del señor Ministro con referencia a un documento oficial como es la Memoria, me preocupaban, porque veía que estábamos, quizá, en una base débil.

Ultimamente, señor Presidente, hay una cierta afición a los sermones. Yo agradezco al señor Gracia su preocupación. Aquí se ha hablado mucho —y además con razón, y me interesa mucho recalcarlo— de Brazatortas, y también de no actuar como Procuradores. Yo no sé los Procuradores que tendrá Andalucía, pero si se entiende que reclamar una alternativa ferroviaria para el paso, junto con Despeñaperros y según la Unión Internacional de Ferrocarriles, más atormentado de nuestro país que es el de Pajares es actuar como Procurador, tengan ustedes la seguridad de que nuestro Grupo, y yo personalmente, seguiremos actuando como Procuradores.

Me interesa defender la alternativa ferroviaria de Pajares, la comunicación con Cáceres y una mejor comunicación con La Rioja, no llevar el ferrocarril a cada pueblo de España, ya que entiendo perfectamente que eso no es posible. Hay que hacer una auténtica red integrada de transporte y no balancear de forma exclusiva el Plan en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia.

Estos temas son tremendamente importantes, y me congratulo como español de que eso se ataque, y se ataque con posibilidades y realidades en el menor plazo posible. Pero hay otros puntos que de ninguna manera pueden entenderse en virtud de esa imbricación, de esa relación profunda que existe entre la rentabilidad social y la función de una empresa ferroviaria.

Para teminar, señor Ministro, quisiera repetir una pregunta que en otra ocasión le hice sin posibilidad entonces de obtener una respuesta. Quizá hoy los datos estén más avanzados. Me refiero a si es cierto que RENFE tiene que conseguir —a través del endeudamiento, obviamente— recursos extrapresupuestarios por un billón trescientos mil millones; porque entonces eso significará que la cuenta de resultados de RENFE tendrá una carga financiera tan imprecionante que no veo cómo se puede encontrar la solución para no multiplicar por dos o por tres los déficit actuales de la red, ya no me refiero a años anteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, su última pregunta es periférica en este debate, de todas formas el señor Ministro la puede contestar si lo tiene a bien.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: En sociología el término «espíritu de tribu» está aceptado en tesis muy importantes y están estudiadas científicamente cuáles son sus consecuencias. No ha sido este portavoz socialista el que ha usado esa frase peyorativamente, han sido otros. Es evidente que no se puede juzgar la condición de los demás en función de la propia, porque induce a error.

Por otra parte, lo que pretendía con esas figuras retóricas era intentar situar el debate en los que yo considero que son los términos adecuados para Diputados a Cortes Generales, que es lo que somos en este país, y, en parte, yo creo que tengo que alegrarme, porque algo se ha avanzado a ese respecto. Lo que sí hay que resaltar es que, a pesar de este esfuerzo que todos hemos hecho, al final, la mayor parte se colocan —y he utilizado otra terminología menos agresiva— en situación estrictamente reivindicativa o muy reivindicativa, y, evidentemente, ante un plan general como el que estamos viendo, esa actitud es explicable, pero es menos constructiva que otras.

Nada más.

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

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

No voy a entrar en esta última polémica porque me parece fuera de lugar.

El señor Pérez Dobón ahora ya parece que empieza a cambiar un poco, ya que dice que, efectivamente, no tiene que ir a todo el territorio, y empieza a tener una visión un poco más global de lo que es el Plan de Transportes, quizá porque su lectura anterior fue con una óptica distinta; ahora tiene una óptica más general. Me parece bien, y no lo digo en tono peyorativo. Yo creo que es la óptica en la que hay que abordar estos planes, y es la de ver el transporte de todo el territorio, el transporte en este caso del territorio peninsular, y hacer una asignación intermodal, porque si bien es cierto que hay sitios donde el ferrocarril no llega a alta velocidad, llegan otros medios alternativos de transportes. Hay modos distintos, y en unos corredores tienen que estar todos, porque es claro que tanto Madrid como Barcelona razonablemente son unos corredores donde tiene que haber todo tipo de oferta por el volumen importante de ciudadanos que están en cada extremo del cordón, pero no sucede así con otros. En consecuencia, yo creo que ir viendo estas cuestiones en términos intermodales es importante.

Desde luego, el cierre de líneas en el Plan de Transporte Ferroviario no entra como un tema «ex novo», es un tema ya planteado, es un tema políticamente decidido, que se sigue planteando aquí cada vez que vengo y también cada vez que vengo hay la misma respuesta, y eso el PTC lo adopta como una decisión ya tomada y adoptada en su momento.

Usted plantea que lo que se podría hacer es seguir mejorando el recorrido de todos aquellos trenes que tienen

ya un troncal mejorado. Pero ahora empieza a aclarar las cuestiones, esto es, no llega solamente a León, sino que quiere que prolonguemos al resto de los sitios. A mí me entusiasmaría, como Ministro de Transportes, poder decir que se pone alta velocidad a todo el territorio español, eso sería maravilloso, pero haga usted las cuentas, porque estamos operando en un país que tiene los recursos que tiene y que tiene las posibilidades que tiene. Por tanto, hay que hacer una asignación; no se puede decir: llévelo a todas partes. ¿Usted hizo el cálculo de cuánto costaría prolongarlo a Galicia, a Asturias, a Cantabria —en el caso de Comunidad Autónoma—? En el debate iremos ampliando y dándole información de cuánto costaría extenderlo a estas Comunidades, así como también a Almería, pero extenderlo a alta velocidad, porque el Plan le afecta, y le afecta directamente.

Todos estos territorios ven disminuidos los tiempos de recorrido de forma importante, de forma notable. El Plan no actúa solamente en cuatro líneas, al igual que otros países que actúan en dos líneas, en tres líneas y el resto las dejan. Nosotros estamos actuando prácticamente en todas, el material opera prácticamente en todas y las ganancias en recorridos son importantes.

Lo que plantea el señor Trillo referente a la tecnología no tiene dificultades. Las tecnologías establecidas para el ancho de vía europeo son perfectamente trasladables a nuestro país y en este momento le puede adelantar que hay conversaciones de empresas que probablemente usted conozca abastecedoras de material a RENFE, que ya están estableciendo sus primeros contactos con tecnologías europeas, a efectos de hacer su provisión y su posicionamiento de cara a la renovación de los parques de RENFE. Por tanto, insisto en que no hay dificultad alguna.

No es que el ferrocarril esté condicionado por la carretera, sino que el ferrocarril es un modo especializado, lo cual tampoco quiere decir que esté absolutamente supeditado a lo que sea carretera, tiene su propia dimensión de especialización, que es la que yo dije al principio. Estas son las grandes definiciones, después hay una serie de ellas secundarias, una serie de elementos a los que no se renuncia como tal en el ferrocarril. Por tanto, insisto en que no está supeditado a la carretera. La carretera es el modo hegemónico, es el modo generalizado del transporte, y el ferrocarril es un modo especializado. Desde luego, creo que hay una capacidad importante de extensión y de especialización de mercancías por ferrocarril, que son las cuestiones a las que el ferrocarril pretende dedicarse. Ya no es solamente que las mercancías peligrosas deban ir de forma prácticamente exclusiva o mayoritaria por ferrocarril, es que hay muchos tipos de mercancía que globalmente tienen su característica de transporte más económica para el país a través del ferrocarril.

Señor Camisón, yo no voy a entrar en absoluto en el debate de calificativos que yo hice. Creo que si usted revisa el acta, no me incluirá a mí como uno de los que establece calificativos. Por eso, le ruego que atribuya a cada uno lo que hace, sin que sea en absoluto peyorativo a lo que manifestó el señor Gracia. Solamente quiero decirle que aun en el caso de Cáceres —que, según usted, está exclu-

do del Plan de Transporte Ferroviario— hay una ahorro de una hora diecisiete minutos. Usted vuelve a decir que Badajoz, sí Cáceres, no. Yo le sigo diciendo que Cáceres también. Cáceres tiene un ahorro de tiempo en las previsiones que aparecen en el Plan, repito, de una hora diecisiete minutos.

Efectivamente, el Presidente de la Junta vino a verme; no hice gestiones yo con el Presidente, haría gestiones el Presidente conmigo, revise usted también lo que aparezca en los Diarios, porque lo dijo exactamente al revés. El Presidente de la Junta me vino a ver, insisto, planteó la cuestión, la tratamos y lo que le dije simplemente es que este era un tema de negociación internacional, y sigue siendo un tema de negociación internacional. Por tanto, yo pretendo que sea una cuestión que quede a efectos de negociación, razón por la cual no es una decisión que nosotros debamos cerrar, si actuamos con una mediana inteligencia; es una situación que hay que cerrar en una negociación para asumir cómo son y cómo se reparten los costes de esta obra. Creo que con esto queda todo sobradamente dicho. Por esta razón no aparecía en la primera versión, no es que se improvisara en un momento determinado, es que había planteada una posición de cara a un país que tiene que efectuar su tránsito y que sigue exactamente en la misma situación.

No se hacía público en un primer paso, pero se iba a hacer público evidentemente en el Plan, porque había que hacer una oferta a los ferrocarriles portugueses y eso es lo que se hace. Aparece público en el momento en que tiene que aparecer como tal oferta a los ferrocarriles portugueses.

Desde luego, el Plan promociona a la provincia de Cáceres exactamente igual que a muchas otras provincias. Tiene un ahorro —repito— de una hora diecisiete minutos. No entiendo lo que quiso decir usted con no fumar la pipa de la paz; supongo que nos lo irá explicando. Porque parece que «a priori» usted decide que no va a haber conformidad, lo cual es una postura de la que supongo que el Grupo Socialista toma nota, y yo, desde luego, también.

Señor Echeberria, la colaboración con todas las empresas que tenían que opinar sobre el servicio y sobre las condiciones de prestación de servicios, se estableció. A continuación, lo que hay que ir estableciendo, una vez que el Plan existe como plan de servicios, son los contactos con las empresas abastecedoras de material. Yo creo que es a esto a lo que usted se refiere, que es un paso ulterior que hay que dar, pero que «a priori» no podía darse. «A priori» recibí a una serie de empresas abastecedoras y oí su opinión sobre el momento industrial. Este es un elemento que utilizo como referencia política en la elaboración del Plan, pero más adelante no se puede si se elabora en función de la demanda.

A partir de ahí van a venir unas determinadas connotaciones industriales, y en un Plan de esta envergadura, créame, son connotaciones industriales importantísimas. Por la propia magnitud de las cifras que se barajan, va a tener unas consecuencias de cara a este sector realmente notables. Habrá compromisos, evidentemente, cuantitativos, cualitativos y contratos, porque estos contratos, como us-

ted sabe, la empresa los hace plurianuales, se cierran ahora para un número ulterior de años, y van a venir cerrados en términos ya específicos y concretos en programas cuatrienales. En el primer contrato-programa cuatrienal, que aparecerá en muy poquitos meses, había que cerrar, primero, el plan general y, a continuación, establecer el primer contrato cuatrienal como primera etapa de desarrollo específico del Plan Ferroviario.

Yo, señor Recoder, sentía tentaciones de devolverle la frase que usted planteó sobre las autonomías y sobre el espíritu autonómico. No me parece una frase de recibo en este momento y, por tanto, voy a evitar la connotación de tener que debatir sobre ella y me voy a centrar en el tema estrictamente ferroviario.

Nada de lo que usted lee pone en cuestión lo que le acabo de decir, esto es, que es competencia del Gobierno de la Nación establecer el Plan de Transporte Ferroviario, y que antes de que ese Plan se puede trasladar a las comunidades autónomas, requiere una definición del Gobierno, requiere que el Gobierno establezca su posición. A partir de ahí se obrará exactamente igual que se hace con el Parlamento. ¿Por qué se establece primero una definición del Gobierno y después se pasa al Parlamento? Por que es un ámbito de competencia del Gobierno que actúa como tal. Ello no quiere decir que las comunidades autónomas no vayan a tener conocimiento del Plan, sino que lo tendrán en el momento en que exista como tal.

Su señoría plantea que el Madrid-Barcelona es lento. El Madrid-Barcelona funcionará al máximo de velocidad que plantea el Plan, que es asequible, que es realista y que tiene suficiente visión de futuro con lo que es un diseño de ferrocarril.

Usted me leyó toda una serie de datos y si quiere se los releo todos, porque son de dominio vulgar y corriente de todo el mundo; no hace ningún descubrimiento hablando de las nuevas líneas de TGV en construcción en este momento. Yo estuve el pasado fin de semana con el Ministro francés de Transportes hablando específicamente de este tema, por lo que supongo que me considerará enterado de lo que se está haciendo en otros países. Comete usted otro error —no muy importante, tampoco quiero enfatizar demasiado—, que es equivocar velocidades comerciales con velocidades máximas. Así, cuando habla de las dos líneas de construcción en Alemania, está equivocando las máximas con las comerciales. Pero no voy a entrar en ese debate. Podría darle muchos datos de cómo está funcionando cada una, cuáles son los trazados, cómo están, etc., porque creo que nos supone enterados de cómo se están desarrollando los trenes de alta velocidad en los diferentes países, las tecnologías que se utilizan, cuáles son las que existen en este momento, cuáles son las que previsiblemente se deben o no aplicar en nuestro país, etc. Le faltó citar el caso de Suecia y el de Inglaterra. Podría darle toda una serie de datos de cómo se están desarrollando los ferrocarriles de alta velocidad en Europa.

Yo sigo sin querer utilizar expresiones para calificar el ferrocarril y la dimensión. Quien acaba de calificarlo de una forma definitiva fue S. S. Allá usted cuando lo califica de esta forma.

En todo caso, señor Rebollo, usted sigue hablando de las divergencias entre el Plan y la Memoria, aunque hace un rato decía que no tenía el Plan. Desde luego no puede tenerlo porque se acaba de aprobar esta mañana. Puede hablar de divergencias entre una nota de prensa y una Memoria de RENFE. En consecuencia, de lo que está hablando es de una divergencia que, si aparece en el Plan, la corregiremos, pero le aseguro que en el Plan no existe ninguna divergencia entre el Plan de Transporte Ferroviario y las memorias de RENFE.

Tengo la tentación de entrar en el tema de Pajares. La verdad es que me están entrando tentaciones de adelantar el debate y establecer comparaciones. Desde luego, en términos de capacidad, y por decir algo, no se puede comparar la situación de Pajares con la de Despeñaperros. Después de haber construido el TIL, existe un exceso de capacidad del orden del 24 por ciento en el caso de Pajares, con una situación del 122 por ciento en Despeñaperros. Su señoría habla de unas diferencias relativas del 46 por ciento de utilización entre los dos datos. Al hacer comparaciones, hay que ser rigurosos. No se pueden hacer comparaciones de capacidad en el aire y dejar flotar en el ambiente que se tomó una decisión al hacer el ferrocarril de Brazatortas, por mucho que antes dijera usted que estaba de acuerdo, pero que es discriminatoria con respecto a otras situaciones de capacidad.

En el caso específico que cita no es así, en absoluto. Se ha pasado de una situación de capacidad utilizable todavía a una situación en la cual se sobrepasaba en veintidós puntos con respecto a la capacidad máxima de utilización. Esto supongo que va a ser elemento de debate y yo le aportaré datos, con mucho gusto, para convencerle de que la decisión correcta es la que se establece en el Plan Ferroviario.

Quiero acabar, señor Presidente, estableciendo lo que para mí es la dimensión del Plan de Transporte Ferroviario: es un plan de futuro, que va a colocar a España en una situación de modernidad del ferrocarril equiparable a los países más adelantados de Europa; es un plan que va a apostar decididamente por el ferrocarril y un plan que, en última instancia, va a dar mucho mejor servicio a la colectividad a un coste mucho menor.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por su comparecencia y por la información que nos ha aportado.

CONTESTACION POR EL SEÑOR MINISTRO A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS: RELATIVA A MANTENIMIENTO POR PARTE DEL GOBIERNO DE LAS VIAS QUE CRUZAN LA CIUDAD DE SANTANDER ENTRE LA ESTACION DE FERROCARRIL Y EL PUERTO. (FORMULADA POR LA SEÑORA GARCIA BOTIN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO COALICION POPULAR.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a continuación al trámite de preguntas.

En primer lugar, la formulada por la Diputada doña Ele-

na García Botín, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, relativa al mantenimiento, por parte del Gobierno, de las vías que cruzan la ciudad de Santander entre la estación de ferrocarril y el puerto.

Como S. S. conoce, en este trámite tiene diez minutos para formular la pregunta, al señor Ministro, aunque le ruego que espere dos minutos a fin de que el señor Ministro ordene su documentación.

La señora **GARCIA BOTIN**: La pregunta que iba a hacer la ha hecho ya el señor Presidente en mi nombre. Dice así: ¿Hasta cuándo piensa mantener las vías que cruzan la ciudad de Santander entre la estación de ferrocarril y el puerto, interrumpiendo el tráfico y poniendo en grave riesgo las vidas humanas de las personas, como ocurrió el 30 de diciembre de 1986, causando la muerte de una señora?

Esperando la contestación del señor Ministro, y agradeciéndola, si el señor Presidente me lo permite, quisiera entregarle unas fotos para que vea cuál es la situación de esa vía.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto. Puede aportarlas a la Mesa. **(La señora García Botín hace entrega a la Mesa de unas fotografías.)**

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Conozco perfectamente cuál es la situación de las vías que S. S. cita, entre otras cosas porque estuve allí. Por tanto, no necesito de fotografías para saber cuál es la situación.

El acceso actual ferroviario al muelle de Raos se realiza mediante una maniobra de retroceso desde la zona del Club Náutico, a través de la calle Calderón de la Barca, accediendo al citado muelle. Este acceso presenta problemas de explotación, incluso para el propio ferrocarril, y discurre por una zona urbana consolidada, a través de la calle Calderón de la Barca.

Está prevista la construcción de un nuevo acceso directo desde la estación de clasificación de trenes de Muriedas hasta el muelle de Raos. La ejecución de este acceso implica la terminación de las obras del paso superior de la carretera 634, de Bilbao a Santander, sobre el ferrocarril actualmente en construcción, y que finalizarán dentro de aproximadamente tres meses. El nuevo acceso ferroviario se prevé que pueda entrar en servicio a principios del año 1988.

Una vez finalizadas estas obras, va a ser innecesaria la maniobra de retroceso que se realiza en este momento, lo que va a permitir el levantamiento de las vías en la calle Calderón de la Barca, así como el de la vía de mando existente actualmente entre el muelle de la Machena y el Club Náutico, de una longitud aproximada a setecientos metros. Todo esto va a permitir una mejora urbanística importante para la ciudad de Santander y la desaparición de los principales problemas que actualmente presenta el acceso ferroviario al puerto.

De todos modos, señor Presidente, quiero dejar constancia de que este problema, aparte de ser perfectamente co-

nocido por RENFE y por el Ministerio, también nos fue planteado por Diputados socialistas de la Comunidad de Cantabria, y el hecho de que en este momento aparezca como una pregunta de un grupo parlamentario específico no significa que otros grupos no se hayan preocupado antes por esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Para volver a preguntar al señor Ministro y por tiempo de cinco minutos, tiene la palabra la señora García Botín.

La señora **GARCIA BOTIN**: Gracias, señor Ministro, por su respuesta.

Yo no he puesto en duda el exacto conocimiento que usted tenía del problema y de los graves inconvenientes que estas vías causan a la ciudad de Santander. Me alegro mucho de saber que se solucionará en el año 1988, espere-mos que a principios. Es lo que preguntaba: ¿cuándo? Porque no dudaba que usted estaba enterado. Lo que quería es que se comprometiera conmigo en una fecha, para saber cuándo se va a arreglar el problema de estas vías que están causando un doble perjuicio a Santander: el del riesgo de las vidas humanas, que desgraciadamente es un perjuicio no recuperable, porque una vida se ha perdido el día 31 de diciembre, y el perjuicio de la interrupción del tráfico que sufrimos continuamente, así como el tiempo que falta todavía por subsanar esto, porque esté ya en uso la estación de clasificación de Muriedas.

Quisiera apuntar unas sugerencias que agradecería muchísimo que el Ministro o la RENFE directamente las atendieran. Yo no me meto para nada con las medidas que toma RENFE cuando sus trenes circulan; precisamente porque padezco como peatón o como automovilista la lentitud con que el tren se desplaza a través de la ciudad, sé que cumple lo que está establecido. Pero mi Grupo considera que si esas vías, en vez de estar —como se ve en la foto— separadas solamente en algunos trozos por un seto roto y en otros ni tan siquiera por un seto, hubieran estado cerradas, por ejemplo, por una tela metálica sencillamente, esa pobre mujer no hubiera perdido la vida, aunque no cabe duda que fue un descuido por su parte cruzar cuando viene un tren, pero evidentemente cruzó por un sitio que debiera haber estado cerrado. Creo que nada más que con que exista la posibilidad de que otra persona pueda cometer esa imprudencia, por ejemplo un niño, que son los más insensatos por su falta de conocimiento a esas edades, merecería la pena que de aquí al año 1988 una tela metálica —que no es cara— las cerrara y dejara sólo los pasos de las cuatro calles que cruzan las vías, que no se pueden cerrar con una tela metálica, evidentemente. Eso sería sencillo y paliaría, en parte, el peligro de las vidas humanas.

Respecto a la interrupción del tráfico, es claro que vamos a tener que seguir sufriendolo y yo lo único que ruego aquí —y tomo muy buena nota de ello— es que a principios de 1988 esto se termine. De todas maneras, hay dos cosas que quizá pudieran mejorar el problema: que los trenes de RENFE que hacen ese recorrido para efectuar la maniobra, como todos sabemos, de entrada y salida del

puesto de Maliaño y Raos no fueran tan largos, porque no colapsa lo mismo la circulación un tren con 30 ó 40 unidades que un tren de 10 ó 12 unidades. Eso sería una gran solución.

Después, cuando usted me ha hablado de que van a levantar las vías, eso es muy importante para que esa calle que es una más de la ciudad que está en estos momentos con vías, quede asfaltada y en situación de poder circular por ella como por una calle normal.

Respecto a las vías que van hasta el Club Náutico, al lado del mar, también hay algo que a los santanderinos nos molesta mucho y que creo que RENFE podría solucionar, porque estoy segura que no está en su ánimo molestar y, sin embargo, molesta. Hay muchos días de fiesta, muchos domingos, en que RENFE deja un tren aparcado allí todo el fin de semana; en el mejor paseo de la ciudad, donde toda la gente aprovecha los días festivos para pasear en familia, y se encuentra con que cuando llega allí no puede ni pasear al lado del mar ni disfrutar de la vista de nuestra preciosísima bahía, porque hay un tren de mercancías parado. Me imagino que para entrar en el puerto al día siguiente a las ocho de la mañana, supongo que ése es el motivo, pero pediría que alguien madrugue un poco más el lunes, meta ese tren temprano y no moleste tanto a los santanderinos durante el fin de semana. No pasa todos los fines de semana, pero pasa con frecuencia.

Muchas gracias, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora García Botín.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Usted no duda de que yo estuviera enterado, pero por si las moscas traje las fotos.

En cualquier caso, yo no dije que a principios de 1988, pero si se lo ratifico: va a ser a principios de 1988 cuando se va a dejar de circular por toda esa zona. Van a ser unas obras de aproximadamente dos años, porque todas estas obras de procesos urbanísticos son muy largas, con un coste importante del que se va a beneficiar la ciudad. Se va a dejar de circular dentro de muy pocos meses, y tardaríamos esos meses en colocar una tela metálica. En consecuencia, no parece que sea muy razonable empezar a colocar una tela metálica en este momento, cuando sólo quedan siete meses de operatividad de esos trenes. En todo caso, me parece un elemento a estudiar y la Compañía así lo hará, pero dada la rapidez con que va a parar la circulación en esta zona, es una cuestión en la que no tiene mucho sentido intervenir en este momento.

Señoría, no quiero entrar en su valoración sobre qué interrumpe más y produce más problemas, si un tren largo una vez o una retahila de trenes cortos muchas veces. Mi impresión es que es mucho más incómodo tener muchos trenes cortos, porque hay que dar unos márgenes de seguridad antes de que pasen los trenes, lo que sería mucho más difícil de arreglar. Precisamente se meten trenes largos para hacer la operación de una vez, y aunque tarda

más en pasar, por simple lógica matemática, lo que tarda un tren pequeño, más el tiempo de distancia del siguiente, más el otro, más el otro, nos produciría un tiempo mucho mayor de interrupción. Yo creo que es un tema menor. Lo que es importante, y así se lo comuniqué al señor Mazarrasa, Diputado por Cantabria —él lo sabía y supongo que si no lo ha hecho público es por deferencia a la pregunta, porque él me informó de la situación en que se encontraban, cuando yo estuve allí con los Diputados hace algún tiempo— es el hecho de que desde el Gobierno teníamos conocimiento del problema, ya que los Diputados socialistas por esta zona habían transmitido su preocupación y, de facto, se le va a dar solución al problema de fondo, que parece es lo importante.

PREGUNTAS DEL SEÑOR MONTESDEOCA SANCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

Vamos a pasar a las preguntas del señor Montesdeoca —antes hemos hablado de que haría una intervención conjunta de ellas—, advirtiéndole, como ya he señalado a los portavoces de su Grupo y al señor Montesdeoca en persona, que las preguntas relativas a las actividades de Iberia, aunque están formuladas al Ministro de Transportes, por ser Iberia una empresa dependiente del INI, como S. S. conoce, que a su vez está encuadrada en el Ministerio de Industria y Energía, serán contestadas lógicamente —suponiendo, como es natural, que S. S. las va a mantener en vigor— por el Ministerio de Industria y Energía o por otra autoridad de dicho Ministerio, competente en la materia, que S. S. pueda solicitar.

En este sentido, naturalmente, conocemos que hay determinadas zonas de posible solapamiento, como ocurre en otras muchas funciones del Gobierno, entre las actividades del Ministerio de Industria y Energía y las del de Transportes, pero es evidente que la Compañía Iberia pertenece al Instituto Nacional de Industria, el cual está encuadrado en el Ministerio de Industria y Energía. Por tanto, señor Montesdeoca, le rogaría se refiera ahora a aquellas preguntas que no conciernen al funcionamiento de Iberia.

RELATIVA AL ESTADO EN QUE SE ENCUENTRA EL PROYECTO DE CONSTRUCCION DEL AEROPUERTO DE LA ISLA DE LA GOMERA.

RELATIVA A PREVISIONES DE ESTABLECER EN CANARIAS UNA LINEA AEREA DE LAS LLAMADAS DE TERCER NIVEL QUE REALICE LOS VUELOS INTERINSULARES.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Montesdeoca tiene la palabra.

El señor **MONTESDEOCA SANCHEZ**: De acuerdo con el planteamiento que ha hecho la Presidencia, mantengo las tres preguntas referidas a Iberia, para que sean contestadas en Comisión por el señor Ministro de Industria y Energía, en lo que se refiere a los planteamientos concretos de la Compañía Iberia.

De las dos preguntas que voy a formular al señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, una de ellas se refiere al estado en que se encuentra el proyecto de construcción del aeropuerto de la isla de La Gomera. Y la otra, es relativa a previsiones de establecer en Canarias una línea aérea de las llamadas del tercer nivel, que realice los vuelos interinsulares.

Estas cinco preguntas —utilizando una terminología musical— eran cinco variaciones para un mismo tema, que son las grandes dificultades y los problemas que en estos momentos tiene el transporte aéreo —el principal, por no decir el único, que tiene el Archipiélago canario con el exterior—, que en estos días se ha visto agravado por las consecuencias de la huelga. Como al señor Ministro no se le oculta, en las huelgas anteriores se habían mantenido como servicios mínimos los servicios completos para Canarias y Baleares, pero, con motivo de alguna resolución judicial en relación con la interpretación o aplicación de los servicios mínimos en los supuestos de huelga, no ha sido posible mantenerlos, como se había hecho en huelgas anteriores. Por tanto, en los días de huelga últimos, Canarias ha tenido un solo vuelo Las Palmas-Madrid y un solo vuelo Madrid-Tenerife, así como uno solo diario Las Palmas-Sevilla. Y en el otro día de huelga hubo tres vuelos, Las Palmas-Barcelona, Las Palmas-Madrid y Las Palmas-Sevilla. Y así también en la isla de Tenerife.

Esta situación es grave, pues el señor Ministro sabe las características singulares del Archipiélago; por un lado, la insularidad, similar al Archipiélago balear; y, por otro lado, la insularidad alejada, la lejanía, lo cual ya no es característica del Archipiélago balear y sí del canario. Por ello, los planteamientos de carácter general que pueden hacerse por parte del Ministerio, en manera alguna pueden ser trasvasados al Archipiélago canario. Los planteamientos que correspondan al Ministerio, debe hacerlos con carácter singular y específico para la realidad geográfica de la Comunidad Autónoma de Canarias.

El señor Ministro, en la comparecencia que hizo en esta Comisión el 9 de diciembre de 1986, al referirse al Plan General de Aeropuertos, manifestó, de manera categórica, que en dicho Plan no se contempla la apertura ni el cierre de ningún aeropuerto. La decisión sobre La Gomera, que en estos momentos es sobradamente conocida, no va a aparecer en el Plan de Aeropuertos.

Esta pregunta, como la siguiente, no tiene una evaluación crítica, sino más bien informativa, puesto que, en estos momentos, en Canarias se adolece de la información suficiente en los dos temas que son objeto de las preguntas y tal vez sea el motivo principal de las mismas. Queremos conocer con claridad la posición del Ministerio sobre la ejecución del aeropuerto de la isla de La Gomera, que, como el señor Ministro sabe, es la única isla de las siete del Archipiélago que carece de aeropuerto. Y queríamos

saber si es cierto, si está definido de una manera rotunda por el Ministerio, que no va a ser llevado a cabo el aeropuerto de dicha isla. A su vez, la Consejera de Transportes del Gobierno de Canarias, doña Dolores Pallicer, manifiesta que si el Gobierno central no acomete las obras del aeropuerto de la isla de La Gomera, lo hará el Gobierno de Canarias. Y nos surge la duda: De acuerdo con lo establecido en la Constitución española, ¿es posible que la Comunidad Autónoma de Canarias pueda asumir la competencia para realizar el aeropuerto de la isla de La Gomera? ¿O, por el contrario, el Ministerio de Transportes puede aclarar y definir de una vez si se van a llevar a cabo, o no, las obras de dicho aeropuerto?

Por lo que se refiere a la segunda pregunta, es de dimensión extraordinaria porque ya, en esta misma Comisión, se ha debatido una proposición no de ley formulada por nuestro Grupo en relación con las líneas de transporte regional, habiéndose aprobado por unanimidad una proposición no de ley en el sentido de que el Gobierno dicte las disposiciones correspondientes para llevar a cabo la implantación en el territorio nacional de las líneas llamadas de tercer nivel o líneas de transporte regional.

Y tanto de las argumentaciones que se establecieron en el debate de la proposición no de ley como de la comparecencia que el señor Presidente de Iberia hizo en la Comisión de Presupuestos en octubre de 1986, y de la propia comparecencia del señor Ministro ante esta Comisión el 9 de diciembre pasado, se ha podido traslucir que se está estudiando la normativa jurídica adecuada para llevar a cabo la implantación en el territorio nacional de las líneas llamadas de tercer nivel o líneas de transporte regional. Y de ambas comparecencias, parece deducirse que, con carácter experimental, se va a llevar a cabo, en el Archipiélago canario, la implantación de la línea de tercer nivel.

Ello ha creado un malestar creciente en los sectores empresariales, económicos, turísticos, y en los propios sindicatos, incluso en el de UGT, pues no se conoce exactamente si se va a llevar a cabo la implantación de la línea de tercer nivel con carácter experimental en el Archipiélago canario, cuáles van a ser las condiciones de esa línea, qué tipo de avión va a hacer el servicio y si esa línea de tercer nivel va a ser de carácter sustitutivo o de carácter complementario, con lo que Iberia continuaría realizando los vuelos interinsulares o, por el contrario, la Compañía Iberia dejaría de realizar los vuelos entre las islas y se establecería la correspondiente concesión a unas líneas privadas para que ellas realizaran los servicios interinsulares.

Es necesario, señor Ministro, que la opinión pública canaria conozca de una forma definida y clara cuáles son las condiciones de la línea de tercer nivel, en el caso de que el Ministerio tenga decidida su implantación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro, para contestar a las preguntas del señor Diputado.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Muchas gracias, señor Presidente. Dos son, efectivamente, las preguntas planteadas en bloque. En relación con el aeropuerto

de la isla de La Gomera, el Ministerio, tal y como ponen de manifiesto los Presupuestos Generales del Estado para 1987, no tiene previsto, en este ejercicio, la iniciación de proyecto alguno para la construcción de un aeropuerto en esa isla, y, en consecuencia, no puede determinar la fecha de comienzo de las obras. No obstante, seguimos estudiando todas las posibilidades existentes y estamos dispuestos a continuar en el estudio de las que se planteen.

La segunda cuestión que el señor Montesdeoca expone en relación con los vuelos interregionales, desde luego, no hay ni va a haber, en ningún caso, carácter experimental en su eventual implantación en la Comunidad Autónoma canaria. Cuando se implanten en el Archipiélago canario, lo va a ser de forma definitiva y con perfecto conocimiento de su nivel de operatividad, su nivel de calidad y su rendimiento.

En este momento yo no voy a darle ningún dato relativo a esto, porque está en estudio. En consecuencia, hasta que ese estudio esté definido por parte del Gobierno, por parte de mi Ministerio y por parte de otros Ministerios que tienen que opinar en la cuestión, no voy a hacer ninguna manifestación, excepto una: si las líneas interregionales se establecen en el Archipiélago canario es para mejorar sustancialmente el servicio y la calidad de transporte aéreo que se da en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Montesdeoca, tiene la palabra por cinco minutos.

El señor **MONTESDEOCA SANCHEZ**: Yo lamento, señor Ministro, quedar insatisfecho con sus respuestas, ya que las dos preguntas no tenían otra finalidad que informar a este Diputado de las previsiones que el Ministerio tenía en relación con el aeropuerto de la isla de La Gomera y el establecimiento de una línea de transporte regional en el Archipiélago canario. A ninguna de las dos preguntas el señor Ministro ha dado la debida respuesta, a mi juicio, y con todos los respetos, porque en cuanto al aeropuerto de la isla de La Gomera, es la respuesta que venimos conociendo desde la etapa en que era Ministro el señor Barón, y en cuanto a la línea del tercer nivel, toda la opinión pública canaria está preocupada porque no sabemos si se va a establecer, en qué fecha y si ya hay algún aspecto concreto de las condiciones de esa línea; concretamente, si la compañía Iberia va a dejar de realizar los vuelos interinsulares y, por tanto, la compañía de bandera nacional va a abandonar el archipiélago canario en lo que se refiere al servicio de vuelos interinsulares.

A ninguna de estas preguntas, como digo, de carácter meramente informativo, el señor Ministro ha dado respuesta, puesto que sus contestaciones han sido exactamente las mismas que venimos conociendo desde hace varios años. La propia Consejera de Transportes del Gobierno de Canarias lo está intentando soslayar con gran preocupación, hasta el punto de que se ha atrevido a decir que si el Ministerio no lleva a cabo el aeropuerto de la isla de La Gomera, lo hará el Gobierno de Canarias. Al mismo tiempo, el Presidente de Gobierno de Canarias está preocupado porque el Ministerio no le da una respuesta clara y con-

creta de cuándo se va a implantar la línea de tercer nivel en el Archipiélago canario y con qué condiciones se va a llevar a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Por lo visto el señor Montesdeoca se está convirtiendo en el portavoz del Gobierno autónomo canario: interpreta lo que el Gobierno autónomo canario opina en estos casos.

Yo, señor Montesdeoca, le di dos respuestas muy específicas: la primera, en relación con el aeropuerto de la isla de La Gomera, es que no está en los presupuestos de este año, que no se puede determinar cuándo van a comenzar las obras, pero que estamos estudiando todas las posibilidades existentes. Usted decide que esa no es la debida respuesta; es que usted quiere interpretar cuál es la respuesta que hay que dar. Yo le estoy dando una respuesta específica y usted está diciendo: esa no es la debida; usted intenta decir qué es lo que yo tengo que contestar. El señor Montesdeoca quiere decidir lo que el Ministerio tiene que contestar cuando él plantea las preguntas; si no, no entiendo cómo es que cataloga que no es la debida respuesta. Es la respuesta que hay, porque es la situación actual, y la situación actual es exactamente ésta que le acabo de dar.

Y cuando nos trasladamos al tercer nivel, yo le estoy diciendo que está en proceso de estudio. Usted me dice que no doy fechas; pues claro que no doy fechas, porque está en proceso de estudio. ¿Cómo le voy a dar fechas de algo que estamos estudiando en este momento, algo que está en este momento el Gobierno estudiando, planteándose y desarrollando? ¿Cómo le voy a dar fechas? ¿Cómo le voy a decir en qué momento se va a establecer, cómo va a operar, si Iberia se retira o no, si eso es lo que estamos estudiando, si estas son las cuestiones que se están estudiando? ¿Cómo quiere que se lo adelante? Usted decide cómo hay que contestar a las preguntas que usted plantea, y no se pregunta a sí mismo, o por los menos no se pone a reflexionar, que si en este momento no lo hacemos público es porque lo estamos considerando y lo estamos estudiando. Por tanto, no es que yo no quiera contestar; es que la situación en este momento es la de un estudio de un proyecto, y los proyectos no son definitivos hasta que se acaban y, por tanto, constituyen algo que el Gobierno decide que va a hacer como tal, con todas sus consecuencias.

No hay una decisión adoptada, esa es la realidad. No hay una decisión. Se está estudiando en este momento. Existen estudios muy avanzados. Estamos trabajando con toda seriedad en todas estas cuestiones. Lo que sucede es que yo no le puedo adelantar, porque usted decida preguntármelo hoy, datos que no son definitivos todavía, decisiones que el Gobierno no ha adoptado. Por tanto, señor Montesdeoca y con la mejor de las voluntades posibles, creyendo que sus preguntas vienen también con esta voluntad, yo le manifiesto que no le puedo contestar a lo del tercer nivel, a la pregunta que me plantea con esas pretensiones de fe-

chas, recorridos, etcétera, porque eso es lo que está estudiando en este momento el Gobierno.

Si usted me plantea cuál es la normativa general jurídica, ya lo sabemos, es perfectamente definible: es un decreto que autoriza el tercer nivel para todo el territorio nacional. Esta es una cuestión que en el momento en que se decida se hace inmediatamente, no tiene mayor dificultad. Cosa distinta es estudiar la operatividad de la línea de tercer nivel en Canarias, que no es experimental, no tiene ninguna connotación de experimental. Precisamente por eso se está estudiando muy pormenorizadamente y con todo detalle, y no queremos avanzarla antes de tener total y absolutamente cerrado el estudio y la decisión. Si puedo adelantarle que está muy avanzado, si puedo adelantarle que hay elementos que constituyen casi puntos fijos, pero hasta que el Gobierno adopte la decisión como tal, creo que no es coherente que yo le dé a usted una respuesta que no es todavía la decisión última del Gobierno.

Si quiero decirle, que el transporte entre la península y el archipiélago canario, así como entre las islas, es algo a lo que desde el Ministerio atendemos como una circunstancia y como un elemento total y absolutamente específico. Tiene connotaciones diferenciales con el resto del transporte —por razones obvias, tampoco hay que esforzarse mucho para comprenderlo— y nuestra dedicación y nuestra política de transportes de cara a esta Comunidad Autónoma, de cara al archipiélago canario, es totalmente «ad hoc», es pensada, planificada y diseñada para las características que requiere. Aquí entra también el propio diseño del tercer nivel, ya que debido a las connotaciones que tiene este archipiélago, es el que mejor se adapta para este tipo de vuelos. Esto no significa que tenga carácter experimental. Va a ser estudiado, totalmente aclarado y debatido, pero en el momento en que la decisión esté tomada.

Quiero volver a reiterar que los vuelos interregionales en el archipiélago canario, los vuelos interregionales en la Comunidad Autónoma Canaria se van a plantear si significan una mejora en el transporte interinsular. Ese es un presupuesto del que parte el Gobierno y, por tanto, si no se cumple no se va a realizar. El Gobierno parte del presupuesto de que la calidad del transporte se va a mejorar, de que el transporte interinsular se va a mejorar.

Yo creo, señor Montesdeoca, que, en contra de su afirmación, he contestado a sus preguntas. Entiendo que le contesté muy claramente sobre lo que opino de la isla de La Gomera, la situación en la que se encuentra, y que le di también la visión de la situación en la que se encuentra el interregional canario: en proceso de estudio y, desde luego, con la decisión y con el firme propósito del Gobierno de que esto contribuya a mejorar el transporte interinsular.

El señor **PRESIDENTE**: Se suspende la sesión durante cinco minutos. (Pausa).

DEBATE DE LA PROPOSICION NO DE LEY RELATIVA A CONTROL DE LAS INSTALACIONES RADIACTIVAS (del Grupo Parlamentario de Minoría Catalana)

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en el debate de las proposiciones no de ley que figuran en el orden del día.

En primer lugar, vamos a debatir la proposición no de ley relativa a control de las instalaciones radiactivas, que ha sido propuesta por el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana.

Para su defensa tiene la palabra el señor Sedó por un tiempo de diez minutos.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, no necesito los diez minutos. Creo que está muy clara y muy concreta la exposición del tema.

Minoría Catalana ha presentado ante esta Comisión para su discusión una proposición no de ley relativa al control de instalaciones radiactivas, que dice concretamente: El Congreso de los Diputados acuerda instar al Gobierno del Estado para que con la mayor urgencia se apruebe una norma reguladora de las instalaciones que utilizan aparatos o equipos productores de rayos X con fines médicos.

La Ley 15/1980 de 22 de abril, que era la de creación del Consejo de Seguridad Nuclear, al tratar el tema de protección radiológica toma en consideración la problemática de los aparatos generadores de radiaciones ionizantes, problemática tanto respecto al personal manipulador como al usuario receptor. Así, tenemos que el reglamento sobre protección sanitaria contra radiaciones ionizantes del día 12 de agosto de 1982 clasifica los aparatos de rayos X como instalaciones radiactivas de segunda y tercera categoría.

No existe un censo completo de instalaciones que utilizan equipos de rayos X con fines médicos, pero se estima que son unos 60.000 los profesionales que están expuestos a los riesgos de recepción de radiaciones.

La disposición derogatoria de la ley de 1980 deja sin efecto la normativa vigente hasta aquel momento normativa que, en cuanto a aparatos de rayos X con fines médicos, se refería al año 1964.

En consecuencia, automáticamente los aparatos de rayos X están sometidos al régimen jurídico de instalaciones radiactivas de segunda y tercera categoría y —como decía— aplicándoles el reglamento de instalaciones nucleares y radiactivas.

Ahora bien, la aplicación de control de las instalaciones es prácticamente nula al no haber una norma reguladora específica que permita su vigilancia y la corrección, si cabe, de las medidas de seguridad y protección.

En enero de 1985 el Consejo de Seguridad Nuclear informó favorablemente una norma reguladora para aparatos generadores de radiaciones con fines médicos. Esta norma incluso superó el correspondiente informe del Consejo de Estado. Por las causas que fuere, hubo objeciones por parte de distintos órganos de la Administración. Por tanto, así estamos, sin norma específica y sin aplicación de un control, con el riesgo que ello comporta para los usuarios y para los profesionales que manipulan los aparatos.

En definitiva, el motivo de nuestra proposición no de ley está bien claro. Nuestra solicitud es muy simple y no es

otra que instar el Gobierno para que, con urgencia, apruebe una norma reguladora.

Creemos que es asumible por los grupos de esta Comisión y la hemos presentado y defendido para que reciba su aprobación.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no tiene enmiendas. Por tanto, vamos a pasar al turno de fijación de posición por los grupos parlamentarios que lo deseen.

El señor Camisón, por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: A nuestro grupo le preocupa, igual que a Minoría Catalana, la exposición a riesgos de radiaciones ionizantes de esos cerca de 60.000 profesionales que trabajan o están cerca de equipos de rayos X con fines médicos, y que el reglamento califica como instalaciones radiactivas de segunda y tercera categoría a todos estos aparatos sin excepción alguna. Tal vez nuestra mayor discrepancia, aunque no profunda, con lo que expone Minoría Catalana se centra en la afirmación de que la situación de control de estas instalaciones es prácticamente nula. Creemos que no llega a tanto, que no es nula. Ahora bien, estamos de acuerdo en que se ve obstaculizada la vigilancia y corrección, en su caso, de las medidas de seguridad y protección radiológica a que dichas instalaciones están obligadas y que se deben cumplir.

Por consiguiente, creemos que existe esa urgencia para que se apruebe una norma reguladora de las instalaciones que utilizan aparatos o equipos productores de rayos X con fines médicos. Esta preocupación, que compartimos hoy con el grupo de Minoría Catalana es una constante en nuestro grupo, ya que hace bien poco, con motivo del debate del informe del Consejo de Seguridad Nuclear del primer semestre de 1986 dicha preocupación fue puesta de manifiesto por nuestro grupo. Allí insistimos, por ejemplo, en el caso de las medidas que habría que tomar con motivo del accidente de Chernobil. Aunque en las comparaciones se nos consiguió tranquilizar al señalar que aquello había que tomarlo solamente como una referencia histórica, la verdad es que a los pocos días de aquel debate hemos visto en los medios europeos de información la noticia de que, como consecuencia de aquel accidente de Chernobil, había previsión de que se incrementaran las muertes por cáncer en Europa, es decir, que este es el cuento de nunca acabar.

Por otro lado, estamos asistiendo a otro debate. Así, en Salamanca, con motivo de la instalación de un depósito de residuos radiactivos, se está produciendo una gran contestación en dicha provincia. Insistimos en que tenemos inquietud por este motivo de los rayos X.

Paso a señalar la razón fundamental por la que vamos a apoyar esta proposición no de ley. Recientemente esta misma Comisión, con motivo de aquel informe sobre la actuación del Consejo en el segundo semestre, ha aprobado la resolución primera en la que se da por enterada de que el Consejo afirma que se han producido en otras instalaciones radiactivas 24 casos, ya que la lectura semestral de

los dosímetros ha superado el límite anual de dosis, por lo que se han iniciado las oportunas acciones a fin de determinar las causas y aplicar las medidas correctoras. Ello demuestra —y esta misma Comisión así lo aceptó hace unos días— se siguen dando incidencias preocupantes. Esta misma Comisión aprobó su resolución tercera en la que decíamos: es también motivo de inquietud la situación de las instalaciones radiactivas de segunda y tercera categoría, que son las que históricamente vienen aportando el mayor número de incidentes con posibles sobredosis radiológicas.

Para ser coherentes con nuestra resolución aprobada hace poco, entendemos que está justificada la postura de apoyo a esta proposición.

Por otro lado, ya tenemos en nuestro poder el informe del segundo semestre y apunta en la misma dirección.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, si le parece podemos dejar ese tema.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, no voy a entrar en eso, simplemente lo decía para anunciar que habrá argumentos en el futuro que van a apoyar la misma razón por el número de denuncias que allí se especifican.

Para terminar, he de señalar que es obvio que en la opinión pública española, y se está viendo a nivel de la calle en varias organizaciones, existe un motivo de inquietud, por lo que se debe corregir cuanto antes. Se debe llevar a cabo el estudio de las dosis, que están reguladas en la legislación española, a fin de que se acerquen cada vez más a las que tiene establecidas la Nuclear Regulatory Commission, la NRC de Estados Unidos, y lo antes posible.

Ya se ha regulado en casi todos los países, mientras que no ha sido así en España, la importación de manzanas. Recientemente se ha debatido en otra Comisión en esta Cámara el tema de las manzanas procedentes del centro de Europa, justamente de Hungría, que tenían problemas de sobredosis debido al accidente de Chernobil. Ha habido otros países que ya han elaborado esa normativa, que es lo que se reclama en la proposición no de ley.

Termino, señor **PRESIDENTE**. En vista de que sigue habiendo incidencias, he de manifestar que esa norma reguladora es necesaria, por lo que nosotros vamos a apoyar la proposición que estamos debatiendo hoy.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Triginer.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Para anunciar nuestro apoyo a la proposición no de ley. Mi intervención tiene como objetivo clarificar algunos términos, sobre todo ante la eventual previsión de que la proposición no de ley pueda ser mal interpretada, así como el sentido de la misma.

Tengo que decir que la ausencia de normativa para las instalaciones de rayos X en sus distintas aplicaciones es

un aspecto propiamente industrial que hace referencia sólo a la instalación, que sirve y es útil, sobre todo, para que el día de mañana pueda controlarse de una forma eficaz el número de instalaciones y, por consiguiente, hacer el control radiológico. Pero este reglamento no es un impedimento para que se efectúe el control radiológico de las personas que pueden sufrir exposición como consecuencia del funcionamiento de las citadas instalaciones de rayos X. Es decir, no hay un problema radiológico más que el que pueda haber como consecuencia de una sobredosis. Por consiguiente, hay control en ese sentido y no hay que temer que la ausencia de reglamento pueda afectar a la seguridad de los ciudadanos, aunque creemos necesario que el reglamento, en el que se tienen que fijar los términos de las instalaciones de rayos X, es importante y, por consiguiente, deben ponerse de acuerdo el Ministerio de Sanidad y el de Industria a los efectos de establecer los criterios más apropiados.

También quisiera señalar otro aspecto, quizá haya sido un desliz por parte del señor Sedó. Las pantallas de rayos X pueden suponer un peligro de sobredosis para quien opera sobre ellas, pero no es aceptable que este peligro pueda existir para las personas que ocasionalmente se exponen a esta pantalla, puesto que el tiempo de exposición y la intensidad de los rayos X no constituye peligro alguno para una persona en condiciones normales de salud.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, quisiera hacer constar que la presentación de la proposición no de ley fue anterior al debate del informe del Consejo de Seguridad Nuclear.

Respecto a las últimas palabras del señor Triginer, he de señalar que nosotros consideramos que el usuario, en un momento de una mala operación, también puede verse afectado. Por tanto, es personal que está en la zona y puede aceptar que no está prácticamente afectado. Si tuviese que retirar esto, se retiraría, pero la proposición no de ley no hace mención a ello, sino que se concreta en el tema.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Triginer, tiene la palabra por un minuto.

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Señor Presidente, yo no habría intervenido si no fuera porque el señor Sedó insiste en los riesgos para el usuario. Como creo que esto es alarmista, le haría una simple pregunta: ¿cómo mide esos riesgos? Le agradecería que lo indicara en dosis equivalentes para que todos podamos entendernos, ya que lo otro es tan subjetivo que solamente introduce alarma entre la población y no creo que sea positivo decirlo en esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por finalizado el debate, señor Triginer. No haga usted más esfuerzos por reanudarlo. Atengámonos todos al Reglamento.

Vamos a someter a votación la proposición no de ley presentada por Minoría Catalana.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición no de ley relativa a control de las instalaciones radiactivas.

DEBATE DE LA PROPOSICION NO DE LEY RELATIVA A CESION DEL PARADOR DE PORTOMARIN (LUGO) AL AYUNTAMIENTO DE PUERTOMARIN O A LA DIPUTACION DE LUGO.

El señor **PRESIDENTE**: Debate de la proposición no de ley relativa a cesión del Parador de Puertomarín (Lugo) al Ayuntamiento de Puertomarín o a la Diputación de Lugo, presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Para su presentación y defensa tiene la palabra, por el Grupo de Coalición Popular, el señor Carro.

El señor **CARRO MARTINEZ**: Señor Presidente, señorías, la proposición no de ley que tengo la honra de presentar ante esta Comisión es expresiva de la propia redacción del texto publicado en el «Boletín Oficial» del 10 de febrero y de ella desprende exactamente el alcance de nuestra intención.

La historia de este suceso es la siguiente. La Administración de Paradores Nacionales consideró que existían unos cuantos paradores nacionales en el año 1984 que estaban produciendo pérdidas y la Administración Socialista en el año 1984 acordó cerrar algunos de ellos. Y, mala suerte, uno de estos paradores fue el Parador de Puertomarín.

Efectivamente, este Parador de Puertomarín era un parador deficitario; no sé si perdía en torno a unos 10 millones de pesetas al año; pero era un parador que tenía una causa histórica importante que conviene explicar en estos momentos.

Como saben SS. SS., hace unos veinticinco años se construyó el embalse de Belesar por parte de FENOSA, que afectó a la vega del pueblo de Puertomarín, una villa tradicional de importancia cultural, puesto que está en pleno Camino de Santiago, que tuvo que ser inundada por las aguas de este embalse.

Esto produjo la reacción correspondiente de este Ayuntamiento y de este pueblo. Los perjuicios que se le ocasionaron al pueblo fueron inmensos, no sólo de carácter económico, sino también sentimentales. Para compensar estos perjuicios hubo dos actuaciones fundamentales que la propia empresa constructora del salto, la empresa FENOSA, realizó. Una fue el traslado, piedra a piedra, de una Iglesia románica de excelente factura que existe en el pueblo, que se trasladó a un emplazamiento más alto de la cota máxima del nivel de las aguas del nuevo embalse. Asimismo, para compensar de alguna forma al pueblo de Puertomarín se edificó un parador, por parte de la empresa FENOSA, que prácticamente lo regaló a la Administración del Estado con destino a parador de turismo.

Yo tengo precisamente aquí la escritura de cesión que está otorgada por Fuerzas Eléctricas del Noroeste a favor

del Estado español, el 21 de mayo de 1966. En la escritura se describe esta edificación realizada por FENOSA como una edificación de 1.117 metros, 50 centímetros cuadrados; con un jardín, etc. Esto, si bien a efectos fiscales, se valoraba en algo más de 10 millones de pesetas, lo cierto es que como era un regalo al pueblo de Puertomarín, en la propia escritura se dice que el precio de cesión de este edificio al Estado es de 6.300.000 pesetas, precio simbólico. Prácticamente era una cesión gratuita que FENOSA hacía como compensación, como esfuerzo añadido a la construcción de este embalse.

Este parador estuvo abierto durante esta veintena de años prestando los servicios propios de tal parador; pero, como he dicho en un principio, la Administración socialista, en el año 1984, acordó cerrar este parador por razón de sus resultados negativos, al igual que hizo con tres o cuatro paradores más a nivel del Estado.

Desde aquel momento, el Ayuntamiento, que había aceptado aquello como un beneficio, como una compensación por el sacrificio que suponía para el pueblo el haber tenido que soportar la inundación de sus mejores vegas por el embalse de Belesar, se vio defraudado, y desde entonces se han hecho gestiones tratando de que este parador pudiera volver a ser abierto por el propio Ayuntamiento, con ayuda de la Consellería de Turismo de la Xunta de Galicia y de la Diputación.

La prensa de toda Galicia se ha venido haciendo eco de este arduo problema en numerosos editoriales y artículos, de los cuales hago gracia a SS. SS., pero tengo aquí los recortes de prensa correspondientes. Es un tema que ha producido un eco muy importante dentro de la opinión pública de toda la región y muy especialmente del Ayuntamiento de Puertomarín.

Después de las muchas gestiones y peticiones que se han venido haciendo desde el año 1984 hasta el día de hoy para corregir esta situación, hace un par de meses, la Dirección General del Patrimonio del Estado envía un escrito al Ayuntamiento, en el que le dice que «esta Dirección General estaría dispuesta a proponer al Consejo de Ministros la enajenación directa de este Parador a favor del Ayuntamiento de Puertomarín, en la cantidad de 86.304.453 pesetas, en que ha sido tasado por los Servicios Técnicos del Ministerio, previa la conformidad de esta Corporación, significando que, de no interesar su adquisición en el indicado precio de tasación, este centro directivo procedería a la enajenación del mismo por el sistema de pública subasta. Asimismo, se significa que con esta fecha se dirige el escrito en los mismos términos a la Junta de Galicia».

Importa resaltar que esta comunicación de la Dirección General del Patrimonio del Estado produjo estupor en el pueblo de Puertomarín porque el presupuesto anual de su ayuntamiento es de unos 22 millones. Ante este pobre presupuesto, pretender que el pueblo pueda hacer frente a un desembolso de ochenta y tantos millones de pesetas (cuando, además, ese Parador, en el espíritu de aquel pueblo, hace suponer que era una especie de compensación que tenía como consecuencia de la inundación de sus vegas y de sus tierras por el embalse de Belesar), a desembolsar, con su enteco, un presupuesto de 86 millones de pesetas,

parece algo objetivamente correcto, por la frialdad objetiva de la Administración, pero, evidentemente, desproporcionado para las posibilidades de un ayuntamiento y un pueblo que veía defraudadas sus aspiraciones e ilusiones en orden al mantenimiento de este Parador; Parador que, por otra parte, podía haber sido mantenido abierto perfectamente. Es un parador pequeño, con diez habitaciones para viajeros y 11 habitaciones más para las personas que tenía de servicio, que no eran utilizadas porque estas personas vivían en el mismo pueblo. Consiguientemente, podía hacerse una explotación más racional de este Parador... (**Rumores**).

Señor Presidente, le ruego me ampare un poco, porque realmente no puedo continuar.

El señor **PRESIDENTE**: No se preocupe S. S. Lo avanzado de la hora quizá pueda explicar parcialmente el nivel de ruido existente en la sala y que este Presidente limitará en el acto.

Continúe, por favor, señor Carro.

El señor **CARRO MARTINEZ**: Este Parador, en manos del Ayuntamiento, quizá con alguna ayuda de la Diputación o de la Consellería de la Xunta de Galicia, podría tener una administración más austera y más adecuada a sus posibilidades. El Ayuntamiento ha elevado peticiones a la Corona, a las Cortes, el Ministerio de Hacienda y a todas las autoridades y organismos donde podía ser oído para que se transfiriera este edificio al Ayuntamiento, a la Diputación o a la Xunta, para dedicarlo al mismo destino que tenía, no para negociar ni para especular con él, sino, simplemente, para mantenerlo en el mismo estado y para fines culturales, puesto que creo que es el único Parador que está en el Camino de Santiago. La verdad es que las gestiones no han producido ningún resultado hasta estos momentos. Creo que el Director General del Patrimonio ha llamado al Alcalde a negociar con él alguna fórmula y quiero reconocer que la Administración ha tenido cierta sensibilidad para que este problema tuviera una adecuada solución, pero lo cierto es, señorías, que hasta estos momentos no la ha habido. El edificio del Parador se está arruinando, las goteras —en aquel clima húmedo— están perjudicando la estructura, prácticamente aquello es una ruina, y realmente, aparte de las obras de reparación que va a haber que hacer, pedir 86 millones de pesetas, a nosotros nos parece algo fuera de toda realidad, aunque posiblemente, en una valoración objetiva, pueda valer esta suma en estos momentos según las leyes del mercado.

Por esta razón, señorías, nuestra proposición no de ley intenta que se tome el acuerdo por parte de esta Comisión para el Parador pueda ser cedido —no decimos que gratuitamente; no importaría que hubiese un precio simbólico como en el momento de su constitución— al Ayuntamiento, a la Diputación o a la Xunta de Galicia; en definitiva, a una institución pública que con una administración más cercana, eficaz y, en definitiva, más cuidadosa pudiera hacer revivir este destino para el cual fue construido este edificio y que en estos momentos no sirve absolutamente para nada, sino exclusivamente para seguir convirtiéndose en una pura ruina.

Este es el sentido de la moción que presentamos y rogaríamos a los diversos grupos que tuvieran la suficiente comprensión y sensibilidad para que pudiera prosperar esta proposición no de ley y de esta forma hacerle esta recomendación al Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no tiene enmiendas, en cuyo caso pasamos directamente al turno de fijación de posición de los Grupos que deseen hacerlo, advirtiéndolo, para que no vuelva a haber confusión; que el debate de proposiciones no de ley, cuando no haya enmiendas, en ningún caso contempla el turno de réplica.

¿Para fijación de posición? (**Pausa.**)

El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Simplemente para decir que Minoría Catalana va a votar favorablemente la proposición no de ley, dado que el regenerar un edificio que está en malas condiciones y, a la vez, cumplimentar las aspiraciones de un Ayuntamiento, siempre nos parece positivo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Martínez Núñez.

El señor **MARTINEZ NUÑEZ**: Señor Presidente, señorías, el Grupo Parlamentario de Coalición Popular ha presentado, y defiende ahora, una proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a la adopción de un acuerdo de cesión, al Ayuntamiento de Portomarín o a la Diputación, del Parador de Portomarín, fijando como precio de cesión al mismo el mismo que originariamente pagó el Patrimonio del Estado; proposición no de ley que creemos contiene bastantes inexactitudes, un claro matiz partidista y afirmaciones de muy dudosa validez.

Las razones que se invocan en defensa de la medida propuesta son: las de revitalizar el Municipio de Portomarín, cuya precaria vida, según se indica, depende en gran medida del Parador, fomentar el Camino de Santiago y favorecer la historia cultural de un lugar relevante.

A nuestro parecer, las razones alegadas para la pretensión de cesión gratuita del parador sin duda son poco consistentes, incluso podrían calificarse de poco serias, que sólo podrían inducir a equívoco a quienes desconocieran la construcción, su capacidad hotelera y lo que hasta muy recientemente ha constituido su funcionamiento.

Este albergue de turismo, como se le denomina en la escritura pública de cesión al Patrimonio del Estado, cuenta con 10 habitaciones, como muy bien indicó el señor Carro, y, por consiguiente, tiene una incidencia mínima en la oferta de alojamiento de un Municipio que incrementa sensiblemente su oferta de alojamiento especialmente en la época estival. Afirmer, pues, que de 10 habitaciones depende, en gran medida, la vida económica de un Municipio de la población y potencialidad turística del de Portomarín, no es un argumento; es, sencillamente, una mala disculpa.

Por lo que se refiere al Camino de Santiago, este Diputado se pregunta cómo pudo sobrevivir hasta el año 66, fecha en que se inauguró el Parador.

Por otra parte, es evidente que el Parador de Portomarín forma parte del acervo cultural del Municipio, si bien desde época relativamente reciente, al datar su construcción, como antes dije, del año 66. En nada le afecta al citado Ayuntamiento la decisión que tome el Gobierno. Portomarín podrá seguir contando en su término municipal con esta edificación.

Por otra parte, sin entrar en las motivaciones parcialmente altruistas o no de la decisión de cesión de FENOSA al Patrimonio —lo del precio simbólico creo que habría que actualizarlo y ponerlo en pesetas actuales, a ver si era simbólico o no en aquel momento—, lo cierto es que tal cesión se produjo y que en el correspondiente contrato plasmado en escritura pública medió un precio, precio que, como se reconoce el día 21 de mayo de 1966, fecha en que se extiende escritura de compraventa urbana otorgada por Fuerzas Eléctricas del Noroeste, S. A., a favor del Estado español en el pueblo de Portomarín y que, a efectos fiscales, se valoraba en 10.199.173,18 pesetas, precio que no fue en modo alguno simbólico, aunque se podría discutir, y que hace del Patrimonio, desde entonces, su legítimo propietario. Como tal propietario, y defendiendo los intereses públicos, tratando de evitar las pérdidas económicas, cada vez más crecientes, derivadas de su explotación, se procedió a su clausura. Una medida razonable, que acaso comporta un coste político, pero la única que se debía adoptar; con firmeza, pensando en los intereses generales, como las que son norma del comportamiento del Gobierno que apoya el Partido Socialista que ahora represento. El propio Grupo Popular lo comprendió, como expresamente manifiesta en el encabezado de la moción, aunque luego pretende invalidar la racionalidad de la medida al hablar de impacto negativo producido en el pueblo. Pero un Partido y un Gobierno socialista deben de anteponer los intereses generales al puro clientelismo político. Porque yo me pregunto cuál sería la actuación del Grupo Popular con otros Paradores que se cerraron y no vimos aquí ninguna proposición no de ley ni el mismo celo en defenderlos. El que el albergue venga arrastrando un déficit acumulado de más de un millón de pesetas habitación-año, justifica el que, como primera providencia, se proceda a su clausura. El título de posterior cesión y el estudio de su viabilidad económica es, sin duda, un paso posterior que corresponde estudiar detenidamente al Gobierno.

En la moción se afirma que el Ayuntamiento de Portomarín, la Diputación y la Consellería de Turismo de Santiago vienen solicitando la transferencia del inmueble con reiteración, y no deja de extrañar que, sin embargo, al final de la moción, se inste al Gobierno para que la cesión se efectúe a favor del Ayuntamiento o de la Diputación. ¿Por qué se excluye a la Xunta? En cualquier caso, podría ser razonable la alegación de que el Ayuntamiento de Portomarín no pueda adquirirlo porque su presupuesto es muy exiguo, sólo 22 millones de pesetas al año, según afirma, pero se oculta, acaso deliberadamente, el presupuesto de la Diputación y de la Xunta. No hay duda alguna que la Diputación y la Xunta de Galicia sí pueden adquirirlo.

No en vano, el mismo Ayuntamiento de Portomarín, en diversos escritos a la Administración central, Presidencia del Gobierno y otros organismos, solicita la transferencia del Parador a la Xunta, con el fin de reabrirlo y reintegrarlo a la red de Pousadas. Lo que realmente habría que saber es si se tiene voluntad política de hacerlo, si consideran o no prioritaria su adquisición a otros gastos de índole cultural. Los hechos, señores del Grupo Popular, demuestran que no existe tal voluntad; tampoco existe voluntad de la Xunta o de la Diputación, que podría evidenciarse a través de sus correspondientes aportaciones económicas para colaborar en el propósito del Ayuntamiento de Portomarín en adquirir el parador.

La Dirección General del Patrimonio del Estado ofreció en venta el inmueble a la Xunta de Galicia y al propio ayuntamiento por el precio de tasación: 86.304.453 pesetas. La Xunta no lo adquirió, la Xunta no tiene ningún interés en su adquisición. El precio es el real; no hay ánimo especulativo ni de lucro por parte del Estado; el precio es el de la tasación oficial; no puede ni debe ser otro.

El Estado tiene la obligación, como antes dije, de velar por su patrimonio, por su recta administración; no puede disponer de él en perjuicio de los intereses generales. Un grupo político, Coalición Popular, se irroga la representación de un pueblo y de una provincia y pretende que se ceda el parador al Ayuntamiento o la Diputación.

No deja de ser sorprendente, insólito, que el Grupo de Coalición Popular vaya más allá que la propia voluntad de la Corporación provincial, que en la sesión ordinaria del 26 de enero de 1987 adoptó acuerdo de solicitar al Consejo de Ministros que tomara un acuerdo de cesión gratuita de las instalaciones a favor del ayuntamiento de Portomarín. Es decir, que la Diputación lo pide para el municipio y la presente proposición no de ley para el Ayuntamiento o la Diputación, y el Ayuntamiento, como antes dije, para la Xunta, con lo que en principio debían ponerse de acuerdo Ayuntamiento, Diputación, Xunta y Grupo Popular sobre a quién se cedería, pues las contradicciones, a pesar de pertenecer al mismo grupo, son muy notorias.

Aparte, la pretensión de la actual proposición se infiere en la voluntad, como antes he indicado, de la Corporación provincial, que goza de autonomía según la Constitución, que se patentiza más cuando habla de un precio no superior a seis millones de pesetas, cuando en el acuerdo de la Diputación nada se dice de este extremo. Aquí hay que resaltar la alevosía —y perdonen la palabra— con que actuó el grupo municipal de Alianza Popular en la Diputación provincial cuando, sin previa información al Grupo Socialista, se tramitó con carácter de urgencia en la citada Diputación.

Respecto a otros argumentos, como compensar al pueblo, este Diputado se pregunta por qué, ya que cuando fue asumido por el Estado y teniendo SS. SS. posibilidad de cederlo directamente al Ayuntamiento esto no se realizó, pues ustedes tenían responsabilidades directas de Gobierno. Si se trataba de beneficiar a Portomarín, ¿por qué no le dieron solución entonces y esperan veintitantos años?

El Gobierno no puede ni debe hacer electoralismo con

sus decisiones. Su norte debe de ser defender los intereses generales y los del propio municipio de Portomarín. Creemos que los pasos dados son correctos, en una actuación puramente administrativa, no política, y en la línea que S.S. han defendido en numerosas ocasiones, pidiendo el saneamiento del sector público. Quisiera recordarles que el Patrimonio del Estado sigue una política de no ceder bienes, con excepción de los viales; todos los demás, cuando así se acuerda, se suelen vender. Y así, siguiendo esta norma de defensa del patrimonio del Estado, se valoró el parador y se comunicó su tasación a los interesados.

Para finalizar, hacer constar que en la actualidad se está estudiando por la Dirección General del Patrimonio la fórmula jurídica más racional y viable y la fórmula económica más rentable para la viabilidad de la explotación del parador; que por parte de la Dirección General existe una voluntad real de encontrar la mejor solución posible al problema, como así le fue expuesto al propio Alcalde de Portomarín en fecha reciente y como reconoció el mismo señor Carro, en una comparecencia.

En todo momento lo que primó en las decisiones de la Dirección General fue asegurar la viabilidad económica del parador, única manera de que su funcionamiento perdure en el futuro y así se están estudiando diversas fórmulas, algunas de las cuales puede ser la concesión a una empresa pública, de la que podían formar parte algunos de estos organismos que se citaron, o la cesión de uso a particulares para que sea usado como parador. En cualquier momento queda descartada la venta o la subasta directa.

Ningún otro argumento, aunque se plantee en tan singulares fechas, debe hacer cambiar esta decisión. Por ello, el Grupo Parlamentario Socialista defiende la proposición del Gobierno y va a rechazar por precipitada, interesada e infundada la proposición no de ley del Grupo Popular.

El señor **CARRO MARTINEZ**: Para una cuestión de orden, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Su señoría tiene la palabra.

El señor **CARRO MARTINEZ**: Este Diputado ha escuchado a S. S. —y acepta, por supuesto, sus razonamiento— que en las proposiciones no de ley interviene el proponente, después se fijan posiciones por los Grupos y, por último, se vota. Este Diputado está totalmente de acuerdo con los que dice su señoría.

Sin embargo, aquí no se ha utilizado un turno de fijación de posiciones, sino un turno en contra de la proposición, lo cual da pie a la utilización del artículo 73 del Reglamento, que dice que, «en todo debate, el que fuera contradicho en su argumentaciones» —y evidentemente he sido contradicho abiertamente en las argumentaciones que he utilizado por el portavoz socialista—, «tendrá derecho a replicar o a rectificar por una sola vez...»

Al amparo de este artículo, señor Presidente, ruego a S. S. que me conceda la posibilidad de rectificar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carro, usted es miem-

bro de la Mesa de Congreso y conoce perfectamente la tramitación de los debates. Es cierto que en la práctica parlamentaria con frecuencia los turnos de toma de posición son turnos a favor o en contra. Difícilmente la toma de posición de un Grupo Parlamentario puede evitar contradecir al Grupo proponente de la proposición no de ley. Luego si toma posición para anunciar que va a votar en contra, será difícil evitar que sea contradicho el Grupo proponente.

De todas formas, en aras de la concordia, vamos a conceder a S. S. un turno de tres minutos para rectificación.

El señor **CARRO MARTINEZ**: Muchas gracias, señor Presidente, por su flexible espíritu interpretativo, que yo creo, además, que es ajustado a derecho; por lo menos en el Pleno así lo hacemos.

En este sentido, quisiera decir, señor Presidente, que las últimas palabras del portavoz socialista en alguna forma me han tranquilizado, ya que dice que la Dirección General del Patrimonio está estudiando fórmulas directamente, y si lo que hace es estudiar fórmulas de arreglo, parece que da marcha atrás en relación con el oficio dirigido al Ayuntamiento, en el que tasa el Parador en 86 millones de pesetas y dice que, si no los tiene el Ayuntamiento, procedería a la enajenación del mismo por el sistema de pública subasta. Me alegra escuchar al portavoz socialista que no va a ser así, porque es lo que estaba anunciado hasta este momento.

Por otra parte, el portavoz socialista desconoce bastante —tiene acento de gallego y creo que se honra de ser gallego, como yo— aquel pueblo, puesto que ¿de qué iba a vivir hasta el año 1966? Vivía de lo que viven todos los pueblos hasta que no surge un incidente como es la inundación de todo un pueblo por un embalse. Entonces, ahí figura una compensación que genera un nuevo pueblo, porque fue totalmente inundado; se generó uno nuevo, que comenzó una nueva vida con un parador que servía de base cultural y económica al pueblo.

Dice que en verano tiene capacidad de alojamiento. No hay ningún hotel en Puertomarín; el único alojamiento que hay es éste; así que difícilmente puede haber más posibilidades de alojamiento que en casas particulares.

Que el precio no fue simbólico; pues sí lo fue, como...

El señor **PRESIDENTE**: Ruego, señor Carro, que se refiera estrictamente a los términos en que ha sido contradicho y al tiempo que la Presidencia la ha concedido.

El señor **CARRO MARTINEZ**: Sí, señor Presidente, respecto al tiempo no quiero abusar de la benevolencia de S.S. Quiero decir que la propuesta está totalmente infundada, que políticamente no tiene sentido lo que se dice; que la Diputación, el Ayuntamiento y la Xunta están interesados, pero no en adquirirlo en 86 millones de pesetas, sino una fórmula más racional que haga la explotación provechosa para todos. En este sentido, si se están estudiando fórmulas, señor Presidente —me complace escuchar esta posibilidad y esta flexibilidad, porque lo actuado hasta ahora no es razonable—, creo que sería mucho más

lógico que en este momento aceptáramos la moción para que el propio Gobierno pudiera estudiar esa fórmula razonable. No pedimos cesión gratuita, sino que se estudie esa fórmula razonable para que cualquier organismo público o conjuntamente los tres que han sido citados puedan hacer una explotación razonable de este parador.

Muchas gracias, señor Presidente, por su benevolencia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez Núñez.

El señor **MARTINEZ NUÑEZ**: Primero quiero decirle al señor Carro que sí soy gallego y vivo muy cerca de Puertomarín; que voy varias veces al mes allí y que existen otros alojamientos en Puertomarín.

Por lo que respecta a de qué vivía el pueblo en el año 1966, yo nunca he hablado de eso en mi exposición. Simplemente dije qué pasaba con el fomento del Camino de Santiago antes del año 1966, que no tiene nada que ver con la vida de Puertomarín, que vivía y vive sin parador perfectamente, y usted lo sabe.

Por lo que se refiere a los seis millones y al precio simbólico, ya dije que no iba a entrar en esa discusión. Simplemente pásame usted a pesetas actuales los seis millo-

nes de hace veinte años y, entonces, aclararemos la situación.

Para que vea que conozco el pueblo le voy a decir los servicios que tiene, pues es uno de los pueblos que más servicios tiene en la comarca. Tiene un club náutico, un local social de la juventud, una piscina municipal, una polideportivo cubierto, un campo de fútbol y muchos otros servicios, todos ellos por merecimiento, porque realmente en aquellos años se le quitó a Puertomarín lo que más quería, que eran sus tierras, pero no se las quitamos nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate de esta proposición no de ley, vamos a proceder a su votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, seis; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular relativa a la cesión del parador de Puertomarín, Lugo, al Ayuntamiento de Puertomarín o a la Diputación de Lugo.

Señorías, se levanta la sesión.

Eran las ocho y treinta y cinco minutos de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961