

CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

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

Sesión Plenaria núm. 40 (extraordinaria)

celebrada el lunes, 13 de julio de 1987

ORDEN DEL DIA

Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior, celebrada los pasados días 23 y 24 de junio de 1987.

Juramento o promesa de acatamiento a la Constitución de la Senadora excelentísima señora doña Josefa Frau Ribes.

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

- De la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones, en relación con el proyecto de Ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca alta del Tajo, a través del acueducto Tajo-Segura, con carácter experimental, con destino al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel (se tramita por el procedimiento de urgencia).
 - De la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones, en relación con el proyecto de Ley sobre declaración de interés general del Estado de las obras para el suministro de aguas para consumo urbano e industrial en la zona de Sagunto (se tramita por el procedimiento de urgencia).
 - De la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones, en relación con el proyecto de Ley de ordenación de los transportes terrestres.
-

SUMARIO

Se abre la sesión a las diecisiete horas y diez minutos.

	Página
Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior, celebrada los pasados días 23 y 24 de junio de 1987	1517

Se aprueba por asentimiento.

	Página
Juramento o promesa de acatamiento a la Constitución de la Senadora excelentísima señora doña Josefa Frau Ribes	1517
<i>Por la señora Frau se realiza promesa de acatamiento.</i>	

	Página
Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de Ley remitidos por el Congreso de los Diputados	1517

	Página
De la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones, en relación con el proyecto de Ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca alta del Tajo, a través del acueducto Tajo-Segura, con carácter experimental, con destino al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel (se tramita por el procedimiento de urgencia) .	1517

Don Miguel Arroyo, en nombre de la Comisión, hace uso de la palabra para presentar el dictamen. Para la defensa de la propuesta de veto a este proyecto de ley que ha presentado la Agrupación del PL-Grupo Mixto, interviene el señor De Luna Aguado. En turno en contra interviene el señor Alonso Colacios, del Grupo Socialista. En turno de portavoces, hacen uso de la palabra los señores Chueca Aguinaga, de la Agrupación del PL-Grupo Mixto; Dorrego González, del Grupo Mixto; Martí i Ferré, de Convergencia y Unión, y Alonso Colacios, del Grupo Socialista.

Sometida a votación, se rechaza la propuesta de veto por ocho votos a favor, 140 en contra y 36 abstenciones.

Sometida a votación la exposición de motivos, que no tiene enmiendas, se aprueba por 153 votos a favor, dos en contra y 41 abstenciones.

El portavoz de la Agrupación del PL-Grupo Mixto, señor De Luna Aguado, interviene en defensa de sus enmiendas al artículo 1.º El señor Canalejo Mateo, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, hace uso de la palabra para la defensa de las enmiendas 10, 11 y 12. Para un turno en contra de todas las enmiendas, hace uso de la palabra el señor Arroyo López. En turno de portavoces intervienen los señores De Luna Aguado, Fajarnés Montaner y Alonso Colacios.

Sometidas a votación las enmiendas números 2, 3, 4, 5, 6 y 8, de la Agrupación de Senadores del PL-Grupo Mixto, fueron rechazadas por nueve votos a favor, 145 en contra y 43 abstenciones.

Se rechaza la enmienda número 13, al artículo 1.º, del Grupo de Coalición Popular, por 45 votos a favor, 141 en contra y ocho abstenciones.

Se aprueba el texto del artículo 1.º por 144 votos a favor, uno en contra y 48 abstenciones.

Se aprueba el texto de los artículos 2.º, 3.º y 4.º por 145 votos a favor y 48 abstenciones.

Se rechaza la enmienda número 7, de la Agrupación del PL-Grupo Mixto, a la disposición adicional, por nueve votos a favor, 143 en contra y 41 abstenciones.

Se aprueba la disposición adicional por 147 votos a favor, dos en contra y 34 abstenciones.

Se rechazan las enmiendas 10 y 11, del Grupo de Coalición Popular, que proponen dos nuevas disposiciones adicionales, por 45 votos a favor, 145 en contra y ocho abstenciones.

Se aprueba el texto de la disposición final por 145 votos a favor, uno en contra y 51 abstenciones.

Queda definitivamente aprobado el proyecto de Ley.

Página

De la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones, en relación con el proyecto de Ley sobre declaración de interés general del Estado de las obras para el suministro de aguas para consumo urbano e industrial en la zona de Sagunto (se tramita por el procedimiento de urgencia) .	1530
--	------

El señor Carbó Juan hace la presentación del dictamen en nombre de la Comisión. El mismo señor Senador hace uso de la palabra en turno a favor. En turno de portavoces intervienen los señores Martí i Ferré, del Grupo de Convergencia y Unión; Albiñana Calatayud, del Grupo de Coalición Popular, y Carbó Juan, del Grupo Socialista.

Sometido a votación el proyecto de Ley en su totalidad, fue aprobado por 196 votos a favor y dos abstenciones.

Página

De la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones, en relación con el proyecto de Ley de ordenación de los transportes terrestres	1533
--	------

El señor González Gastañaga, Presidente de la Comisión, hace la presentación del dictamen. Para la defensa de la propuesta de veto de la Agrupación del PL-Grupo Mixto, hace uso de la palabra el señor De Luna Aguado. En turno en contra interviene el señor Galán Cano, si bien anuncia su deseo de intervenir a continuación del representante del PDP-Grupo Mixto, agrupando así su respuesta, dada

la coincidencia de criterio entre el veto que se acaba de defender y el de la Agrupación del PDP. El señor Presidente da la palabra al señor García Royo, que defiende el veto de la citada Agrupación. El señor Galán Cano interviene en turno en contra de los dos vetos defendidos anteriormente. El señor Martí i Ferré, del Grupo de Convergencia y Unión, defiende su propuesta de veto, correspondiente a la enmienda número 252. En turno en contra interviene el señor Galán Cano. En turno de portavoces intervienen los señores Gaminde Alix, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos; De Luna Aguado, por la Agrupación del PL-Grupo Mixto; García Royo, de la Agrupación del PDP-Grupo Mixto; Dorrego González, del Grupo Mixto; Martí i Ferré, de Convergencia y Unión; Cámara Eguinoa, del Grupo de Coalición Popular, y Galán Cano, del Grupo Socialista.

Se rechaza la propuesta de veto contenida en el voto particular número 4 (enmienda número 19), de la Agrupación de Senadores del PL-Grupo Mixto, por 18 votos a favor, 124 en contra y 52 abstenciones.

Se rechaza la propuesta de veto contenida en el voto particular número 1 (enmienda número 18), de la Agrupación de Senadores del PDP-Grupo Mixto, por 18 votos a favor, 135 en contra y 51 abstenciones.

Se rechaza la propuesta de veto correspondiente a la enmienda número 252, del Grupo de Convergencia y Unión, por 19 votos a favor, 137 en contra y 51 abstenciones.

Concedida la palabra al señor Gaminde Alix, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, para la defensa de sus enmiendas a la exposición de motivos, el señor Gaminde retira las enmiendas 53 y 54, y defiende las 52 y 55. El señor Galán Cano interviene en turno en contra. El señor Presidente da cuenta, antes de proceder a la votación, de diversas correcciones léxicas efectuadas por los servicios de la Cámara, subsanándose así errores o incorrecciones derivadas de la publicación del proyecto.

Efectuada la votación, se rechazan las enmiendas números 52 y 55 por 12 votos a favor, 179 en contra y ocho abstenciones.

Se aprueba el texto de la exposición de motivos por 181 votos a favor, 51 en contra y cinco abstenciones.

Se suspende la sesión a las veintiuna horas y quince minutos.

Se abre la sesión a las diecisiete horas y diez minutos.

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

LECTURA Y APROBACION, SI PROCEDE, DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR, CELEBRADA LOS PASADOS DIAS 23 Y 24 DE JUNIO DE 1987

El señor PRESIDENTE: Primer punto del orden del día: lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior, puesta a disposición de los señores portavoces con la antelación que ordena el Reglamento.

¿Hay alguna objeción al acta? (Pausa.) ¿Se entiende aprobada? (Pausa.) Queda aprobada por asentimiento.

JURAMENTO O PROMESA DE ACATAMIENTO A LA CONSTITUCION DE LA SENADORA EXCELENTISIMA SEÑORA DOÑA JOSEFA FRAU RIBES

El señor PRESIDENTE: A continuación vamos a tomar juramento a la excelentísima señora Senadora doña Josefa Frau Ribes, en sustitución del Senador señor Sapena, que ha renunciado al escaño por haber adquirido el de Diputado al Parlamento Europeo.

La señora Secretaria (Urcelay López de las Heras) procede al llamamiento de la señora Senadora.

El señor PRESIDENTE: ¿Juráis o prometéis acatar la Constitución?

La señora FRAU RIBES: Sí, prometo.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Senadora. Podéis retiraros.

DICTAMENES DE COMISIONES SOBRE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS:

— DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS, ORDENACION DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, URBANISMO, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN RELACION CON EL PROYECTO DE LEY DE DERIVACION DE VOLUMENES DE AGUA DE LA CUENCA ALTA DEL TAJO, A TRAVES DEL ACUEDUCTO TAJO-SEGURA, CON CARACTER EXPERIMENTAL, CON DESTINO AL PARQUE NACIONAL DE LAS TABLAS DE DAIMIEL (SE TRAMITA POR EL PROCEDIMIENTO DE URGENCIA)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al segundo punto del orden del día: dictamen de la Comisión de Obras Públicas sobre el proyecto de Ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca alta del Tajo. Los señores Senadores me excusarán de que lea el título completo, ya que es muy extenso.

Procede, en primer lugar, la presentación del dictamen por el Presidente de la Comisión o persona designada al efecto... (Rumores.) Ruego un poco de silencio, señores Senadores.

El señor GONZALEZ GASTAÑAGA: La Comisión acordó que fuera el Senador don Emilio Arroyo quien hiciera la presentación.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Arroyo para presentar el dictamen.

El señor ARROYO LOPEZ: Señor Presidente, señorías, cumplo el encargo de la Comisión de presentar este dictamen para el proyecto de Ley de derivación de aguas de la cuenca alta del Tajo al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel; es un proyecto de Ley declarado urgente, que se publicó en el «Boletín Oficial del Congreso» el pasado 14 de mayo; tuvo en el Congreso de los Diputados dos enmiendas a la totalidad y doce parciales, de entre ellas dos de las parciales admitidas, y fue aprobado por la Comisión con capacidad legislativa plena el pasado 16 de junio.

Este proyecto de Ley, publicado también con los procedimientos de urgencia en el Boletín de esta Cámara el pasado 25 de junio, recibió doce enmiendas, una de ellas a la totalidad, y el resto parciales, estudiándose por la Ponencia y publicándose en el Boletín el 3 de julio, dictaminándose por la Comisión el pasado 7 de julio y publicándose en el Boletín el dictamen de la Comisión el 10 de julio. De las enmiendas presentadas en el Senado una es a la totalidad y el resto son parciales, pero una de ellas ha sido retirada, no siendo admitida ninguna por la Comisión. Es un proyecto de Ley urgente; la conservación de las Tablas de Daimiel es una obligación del Estado español en base al cumplimiento del propio Decreto de declaración de Parque Nacional de 1973, ampliado por la Ley 25 de 1980; eso en cuanto al régimen interior del Estado español, pero también se trata de una obligación de carácter internacional por parte del Estado español como consecuencia de que en marzo de 1982 el Parque Nacional de las Tablas de Daimiel fue incluido en el convenio sobre humedades de importancia internacional.

Ciertamente, las Tablas de Daimiel han sufrido una considerable depredación precisamente coincidiendo cronológicamente a partir del momento en que en 1973 fueron declarados Parque Nacional, pero hasta la Ley de Aguas de 1985 no se han podido tomar medidas efectivas para evitar ese deterioro. De manera que en febrero de este año, a partir de la declaración de acuífero sobreexplotado, es cuando empiezan a adoptarse medidas como la de la propia declaración, las medidas de recarga artificial como proyectos pilotos científicos y la limpieza de caudales de los cauces que fluyen a las Tablas de Daimiel. Por tanto, es una ley urgente. Ya el año pasado hubo incendios que afectaron a la turba sobre la que se sustenta el parque y la sequía eleva el grado de riesgo de incendio y el riesgo de acabar con la vida en el parque. Es un proyecto de ley de carácter experimental, del que no se benefician directamente ningunos particulares, sino que se beneficia el Estado español como algo de interés general y también la comunidad de naciones, por ser un parque con interés internacional.

Es urgente que esta Cámara, la Cámara territorial, apruebe hoy, y es lo que les pido a SS. SS., este proyecto de Ley para la conservación del medio ambiente, teniendo en cuenta que cuando hacemos lo que se llama ecologismo no se trata simplemente de una moda, sino de la

preservación de las condiciones de vida de la Humanidad. Gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. A continuación he de señalar a SS. SS. que existe una propuesta de veto a este proyecto de Ley presentada por el Grupo Mixto. Tiene la palabra el señor portavoz para defender la propuesta de veto. *(Pausa.)* Me dice el señor Senador que el veto es de la Agrupación Liberal, no del Grupo Mixto. La Agrupación Liberal está dentro del Grupo Mixto. Estamos de acuerdo. En nombre de la Agrupación Liberal, que está dentro del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Senador.

El señor DE LUNA AGUADO: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, vamos a tratar de explicar algo que parece difícil, pero que es importante que SS. SS. sepan; me refiero a las razones de este veto. Hace pocas fechas, y al titular del Departamento en esta Cámara, en una toma de posiciones sobre problemas ecológicos, aprovechábamos nosotros nuestro turno para decirle y recordarle la situación crítica precisamente de las Tablas de Daimiel, sobre todo tras el último incendio que el Senador Arroyo nos ha explicado hace un momento. Decíamos entonces que la sobreexplotación de los acuíferos conduciría inevitablemente a tener que llevar nuevos recursos de agua. La afirmación por parte del señor Ministro de que las disposiciones legales permitirían frenar la creciente sobreexplotación del denominado «acuífero 23» sin necesidad de trasvases nos llenaron de perplejidad porque la precaria situación del volumen de las reservas de esta zona era un tema ya conocido; como conocidos son los 14 sondeos denunciados por ICONA y también que en el entorno de las Tablas se están regando cebada y viñas, mientras peligran los patos en el Taray y la supervivencia del Parque Nacional de las Tablas de Daimiel, que fue declarado como tal el 28 de junio de 1973.

Esa construcción de baterías de pozos es, efectivamente, pan para hoy y hambre para mañana. Y trasvasar aguas del Tajo para recuperar el nivel freático de las aguas subterráneas es una cosa, por supuesto, pero seguir con la sobreexplotación es otra que debe corregirse previamente.

Las polémicas suscitadas entre ICONA, Gobierno Autónomo, ecologistas y agricultores no han conseguido afrontar la delicada situación por la que atraviesa el Parque Nacional.

Vamos a hablar de las medidas legales. Efectivamente, éste no es el primer caso español de aprovechamiento excesivo de aguas subterráneas cuyas consecuencias pueden llegar a crear situaciones socioeconómicas de gravedad.

Precisamente una de las prestaciones de la Ley de Aguas de 2 de agosto de 1986 era y es la de ser un instrumento útil para limitar las sobreexplotaciones de algunos acuíferos, como aquellas detectadas el 24 de diciembre de 1986 en Almería, referentes al campo de Dalías y a otras zonas de Almería, así como a la zona occidental de la costa de Huelva. Así, por diferente vía legal, el acuífero nú-

mero 23 de la cuenca del Guadiana ha sido declarado provisionalmente sobreexplotado.

Dicha declaración del acuífero manchego como sobreexplotado pretende limitar las extracciones y aumentar los recursos, para evitar una degradación acelerada, cuya repercusión ecológica es manifiesta. Según información del Senador Arroyo en la Comisión, las 50.000 aves de paso habituales se han reducido a 4.000. Pero, señorías, estas medidas legales de declaración de sobreexplotación del acuífero número 23 son insuficientes, dado que pueden paralizar los trámites y las nuevas captaciones de agua, pero no corrigen la sobreexplotación actual.

Por estudios realizados por el Servicio Geológico de Obras Públicas se sabe que en la cuenca alta del Guadiana, en 1984, se regaban con aguas subterráneas 101.268 hectáreas, con un consumo real aproximado de 430 hectómetros cúbicos. En el período 1981-1984 se han llegado a crear 16.000 nuevas hectáreas de regadío y, por supuesto, regadas con agua extraídas del acuífero. Ello es una clara demostración de la abandonada y negligente política hidráulica seguida en esta zona, porque si la alarma del descenso de aguas se produjo en 1979, desde entonces ha llovido para haber podido tomar medidas eficaces.

Medidas técnicas. Al consumo de 430 hectómetros cúbicos hay que agregar las extracciones para abastecimiento de uso urbano e industrial de unos 28 hectómetros cúbicos, que nos dan una cifra de 458 hectómetros cúbicos de extracción conocida. Si las aportaciones son 430 hectómetros cúbicos por año, hay que reducir la explotación —y aquí está la cifra base— en 118 hectómetros cúbicos. Vamos a contarlo más despacio, para que muchos parlamentarios puedan interpretar correctamente nuestro veto a este proyecto de ley, que, por supuesto, no es de carácter obstruccionista, sino todo lo contrario: constructivo y realista.

Para no llegar a la sobreexplotación hay que hacer un cálculo óptimo y limitar tanto los usos agrícolas como industriales, y para ello es necesario conocer los recursos hídricos renovables (que son las precipitaciones medias anuales, el coeficiente de infiltración del agua) y el volumen de agua almacenada (cubicación del volumen del acuífero saturado de agua).

El agua que puede autorizarse en usos agrícolas e industriales no debe sobrepasar los recursos hídricos renovables sin incurrir en sobreexplotación generalizada; esto es de sentido común, pero parece ser que aquí hay que recordarlo.

Señorías, la ampliación del Parque en 1.928 hectáreas, la barrera protectora de 7.338 hectáreas, con restricción de actividades industriales y alguna de ellas agrarias, no fueron medidas suficientes; como tampoco lo ha sido la presa Puente Navarro, aguas abajo de las Tablas.

El carácter experimental y excepcional de corregir la situación mediante trasvase de la cuenca alta del Tajo, con una aportación máxima, en tres años, de 60 millones de metros cúbicos, que dice el proyecto, no deja de ser una utopía técnica. Sí, señorías, porque difícilmente 118 hectómetros cúbicos que tenemos de déficit pueden corregirse con esa insuficiencia de recursos y habría que estudiar

las posibilidades de captación de otros nuevos ríos, como, por ejemplo, aguas abajo del río Guadiana y Bullaque. Al respecto anticipamos la información de que están siendo estudiadas y valoradas en la parte técnica y económica estas posibles aportaciones de recursos.

De seguir así las cosas, las Tablas estarán secas la mayor parte del año, al recibir solamente las aportaciones de las aguas superficiales de los barrancos de la sierra de Villarrubia y del río Cigüela, y en condiciones de agua tan precarias en invierno que difícilmente podrán ser soporte de la fauna y aves acuáticas, pudiendo desaparecer no sólo los ojos del Guadiana, sino las mismas Tablas de Daimiel.

La Agrupación del Partido Liberal pide al Gobierno la adopción de todas las medidas necesarias para una adecuada explotación del acuífero de la zona, y entre ellas las siguientes disposiciones efectivas, alguna de ellas ya incluida en la declaración de sobreexplotación del acuífero 23: paralización de todos los expedientes de autorización de investigación o de concesión de aguas subterráneas; suspensión del derecho de apertura de nuevas captaciones; paralización de expedientes en trámite; modificación —esto es lo importante— de las características de las concesiones de aguas subterráneas, reduciendo en un 25 por ciento para no sobrepasar los hídricos renovables, o reducir las hectáreas en regadío; constitución de las comunidades de usuarios; elaboración del plan hidrológico de la zona, que deberá establecer el plan de ordenación de las extracciones; construcción del embalse del río Bullaque; estudio de posibilidades de captación de nuevos recursos abajo de los ríos, como antes decíamos, Guadiana y Bullaque.

Y vamos al estudio de impactos. De acuerdo con las normas comunitarias, ese estudio de impactos debe acompañar a cualquier proyecto de ley; en este caso no se ha acompañado a esta Cámara. La búsqueda de la solución con alimentaciones artificiales de recarga mediante autorizaciones experimentales excepcionales del alto Tajo no contempla, como decíamos, el posible impacto a los usuarios de dichas aguas. Estos estudios, en su aspecto sociológico, ambiental y económico son obligados, como decíamos, de acuerdo con los criterios comunitarios, no llegando, por tanto, el proyecto en condiciones aceptables para su aprobación.

En cuanto a las previsiones de los impactos socioeconómicos, habrá que explicar previamente a Guadalajara, a Toledo y a otras provincias afectadas dónde, cómo, cuándo y en qué se han materializado las compensaciones obligadas del Tajo-Segura.

En su día, el principio de solidaridad de estas provincias con Levante permitió autorizar el trasvase Tajo-Segura, con un lema aceptado: «el que quiera agua, que la pague». Y se paga, pero no hay forma de que los alcarreños y toledanos conozcan a dónde va el dinero. Lo que sí se sabe es cómo una zona de expansión turística, como la zona de los lagos del alto Tajo, en la década del setenta y con los niveles altos en Entrepeñas tuvo una importante expansión, hoy paralizada por la crisis, por el impacto del entorno de las centrales nucleares y, finalmente, por

la disuasión de un agua visible, pero lejana, en cotas muy bajas y no atractivas para el turismo; impacto socioeconómico también en Castilla-La Mancha y Levante, donde difícilmente se podrán explicar las razones de un nuevo trasvase Tajo, cuyo coste se aproxima a los 750 millones, pero con el que el agua va a ser gratis, en solicitud de solidaridad no compartida en la zona por los agricultores que siguen sobreexplotando el acuífero disponible y creando peligrosos precedentes; impactos también para las aves migratorias, para las que las Tablas de Daimiel era lugar de obligado descanso. El 24 de mayo pasado se celebró el «Día de las aves europeas 87», dentro del programa del «Año europeo del medio ambiente», y con un objetivo claro de concienciar a toda la opinión pública de los problemas que afectan a las aves migratorias, las amenazas que ponen en peligro su supervivencia y lo que hay que hacer para evitar que continúe la degradación de la avifauna europea. Los insecticidas, la destrucción de las zonas húmedas y las lluvias ácidas han roto el equilibrio natural en que se desenvuelven las aves.

Y vamos a concluir. Todos, señorías, queremos ayudar a las espátulas para que puedan descansar en su viaje al sur, a su paso por la Península, y a la supervivencia del morito, porrón pardo, malvasia y otras especies, pero, por favor, hagamos las cosas bien hechas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

¿Turno en contra? (Pausa.) El señor Alonso tiene la palabra.

El señor ALONSO COLACIOS: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, señorías, voy a explicar brevemente la oposición del Grupo Socialista al veto presentado por el señor Luna, en nombre de la Agrupación Liberal, del Grupo Mixto, al proyecto de Ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca alta del Tajo, a través del acueducto Tajo-Segura, con carácter experimental, con destino al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel.

Después de las argumentaciones que oímos en Ponencia, sobre todo en Comisión, por parte de S. S., y también las que escuchamos en el Congreso de los Diputados —que quedan recogidas en el «Diario de Sesiones»—, a mí y a mi Grupo nos sorprende que se presente una enmienda de veto a este proyecto de ley. Digo que me sorprende porque, sin analizar el cántico de afición ecológica con que ha terminado el señor Luna su exposición, así como las aficiones ecológicas que decía que tiene el Grupo Liberal con respecto a la naturaleza, las medidas que la Agrupación Liberal presenta quedan recogidas en la justificación del proyecto de ley y en el contenido del mismo. Por tanto, me sorprende —como le digo— la posición de S. S.

Como le dije en Comisión, al Grupo Parlamentario Socialista y a los demás grupos de este Senado nos gustaría que S. S. retirara esta enmienda a la totalidad del proyecto de ley que ahora estamos debatiendo en este Pleno. ¿Por qué lo digo? Porque S. S. ha empezado diciendo que

es difícil explicar cuál es su posición. Quizá haya sido, como decía Freud, un complejo, un acto fallido.

Las argumentaciones que ha dado S. S. yo las comparto en el fondo, e incluso algunas de sus preocupaciones. Es cierto que el acuífero 23 está sobreexplotado, y nosotros ya hemos declarado esa sobreexplotación. Pero, como le dije en Comisión, lo hemos hecho cuando hemos podido. Antes no pudimos hacerlo. Como S. S. sabe, se ha aprobado en la anterior legislatura la Ley de Aguas, que contempla tres aspectos fundamentales: por una parte, la unidad del ciclo hídrico; por otra parte, la necesidad de ordenar y planificar todas las aguas que hay en nuestro país —tanto subterráneas como superficiales— y, a su vez, poder controlar la calidad de las aguas.

Dentro de la filosofía de alguno de los grupos que han presentado mayor reticencia a este proyecto de ley, yo recuerdo en estos momentos la posición que mantenía en ese debate. De todas esas argumentaciones que S. S. ha expuesto, en el fondo creo que lo que no desea —se lo digo seriamente, con el grado de responsabilidad que tenemos todos los Senadores— es salvar la grave situación con que se encuentra hoy el Parque Nacional de las Tablas de Daimiel.

Su señoría dice que existen medidas insuficientes. Yo únicamente le remito, para no reiterar debates anteriores, a la justificación del proyecto de ley y también a la posición del Grupo Socialista en el debate del Congreso, y, a su vez, también, si consta en el acta de la Comisión, a las argumentaciones que este portavoz le dio en Comisión.

Dice que ha habido negligencias políticas al presentar ahora este proyecto de ley. Se presenta ahora porque no existía otro momento para poder realizarlo con la seriedad y el rigor necesarios para afrontar, de forma global, la situación del Parque de las Tablas de Daimiel y del acuífero 23, que a S. S., al Grupo Socialista y a mí también, nos preocupa.

Esta ley pretende, y le remito al título, que, de manera urgente y en el plazo de tres años, de forma experimental, podamos salvar la grave situación en que se encuentra el Parque de las Tablas de Daimiel. Por eso, las medidas de tipo administrativo y legislativo, como es aprobar esta ley presentada a la Cámara, son coherentes con la posición que a este respecto siempre ha manifestado el Partido Socialista desde hace mucho tiempo.

Le decía que la política hidráulica en este país ha pasado desde la Ley de Cambó a la Ley de Regadíos, y actualmente estamos enfocando la realidad hidráulica desde una perspectiva global de recursos y de uso del agua, adecuándolos al futuro y teniendo en cuenta que el binomio cantidad-calidad va completamente unido.

Habla usted, y también es cierto, del déficit de 118 hectómetros cúbicos que tiene al año el acuífero 23 para, a continuación, decir que este proyecto de ley es una utopía técnica. Sería una utopía si con el proyecto de ley se pretendiera cubrir el déficit de 118 hectómetros cúbicos-año que tiene el acuífero 23, pero no es eso lo que pretende, y se lo hemos dicho por activa y por pasiva a S. S., remitiéndome otra vez a la justificación de este proyecto de

ley. Por lo tanto, no existe utopía técnica y sí estudios lo suficientemente contrastados, desde hace mucho tiempo, por diferentes organismos, tanto públicos como privados, sobre la situación real del acuífero 23. Tan es así que yo le podría decir a S. S. que es quizá el acuífero que mejor se conoce de toda España. En cuanto a la argumentación de S. S. respecto a que no hay estudios necesarios al respecto, me remito únicamente —y no quiero darle las fuentes bibliográficas— a la cantidad ingente de trabajos técnicos que existen en la actualidad.

Hablaba también de estudios de impacto ambiental en la zona. Ese estudio se refiere a una preocupación que expresó S. S. y que me imagino que también expresará a lo largo de este debate en el Pleno, como ocurrió en Comisión y en el Pleno del Congreso.

A S. S. le preocupa mucho el impacto socioeconómico en la zona y cita dos provincias: Albacete y Guadalajara. Yo no sé por qué usted cita únicamente esas dos provincias cuando todo el sistema influye en muchas más provincias.

Creo, en mi modesta opinión, que las medidas que ha tomado el Gobierno de la nación sobre el acuífero 23 son acertadas, pero el tema que se trae a debate hoy aquí es derivar volúmenes de agua durante tres años, en cantidad de 60 hectómetros cúbicos, para dotar de agua al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel. No estamos hablando de la situación del acuífero 23, no estamos hablando del sistema Tajo-Segura. Es cierto, señoría, y lo argumentamos en el Congreso y también aquí en Comisión, que esta ley es muy cautelar y que recoge plenamente las exigencias del trasvase Tajo-Segura en su artículo 1.º, apartados 3 y 4.

Por tanto, no se preocupe S. S.; y aunque yo no soy nadie para dar consejos, le diría que cuando fuera por Guadalajara —y se lo digo con mucho cariño— les dijera a los ciudadanos que no se preocupen porque las aguas que van a ir son las del embalse de la cabecera del Tajo-Segura, que, como dijo muy bien el portavoz del Partido Socialista en el Congreso, son aguas que no van a la zona del Segura o del Tajo, sino que son esos cien hectómetros cúbicos que quedan de superávit en la regulación del embalse.

Por lo expuesto, el Grupo Socialista se opone a este veto por responsabilidad política. Sabe usted que el Parque de las Tablas de Daimiel no es solamente un patrimonio de Castilla-La Mancha, no es un patrimonio de España, es patrimonio de la humanidad. Yo le agradecería a S. S. que con sensibilidad ecológica, como le dije al principio, retirara este veto.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

¿Señores portavoces? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Chueca, de la Agrupación Liberal.

El señor CHUECA AGUINAGA: Gracias, señor Presidente.

Nosotros vamos a apoyar este veto por una serie de ra-

zones, muchas de las cuales ya se han expuesto aquí, que voy a tratar de relatarlas de forma muy somera.

Este proyecto de ley podríamos calificarlo de ciego. Se nos trae, por una parte, el deseo del Gobierno de trasvasar unos volúmenes de agua, pero el porqué de las razones parece que poco les importa a estas Cámaras. Simplemente hay que conseguir que se trasvasen esos volúmenes de agua. Hay, por tanto, un manifiesto rechazo a que se sigan trayendo a estas Cámaras estos proyectos de ley sin una documentación que los sustente.

Por otro lado, parece obvio que tratar un problema de una gravedad importante con un riego que podríamos calificar, como se suele decir en nuestra región, como un puro matapolvos, no va a solucionar el problema ni a corto ni a largo plazo, por mucho que se nos diga que éste es un proyecto puramente experimental. La palabra experimental parece que va a resolver este problema a corto plazo, pero, señores Senadores, estén ustedes convencidos de que el problema es mucho más grave de lo que parece. Lo que hace falta es tener verdadera voluntad política y poner el cascabel al gato. Lo que es imposible es tratar de contentar a todos. Que haya agua para el trasvase, que haya agua para los regantes de Castilla-La Mancha en el acuífero y que encima haya agua para las Tablas de Daimiel hoy por hoy parece absolutamente imposible. Por mucho que se nos quiera argumentar que hay un exceso de cien hectolitros en la cabecera de los embalses, esto no nos convence. Hay que poner el cascabel al gato y decir cuáles son las prioridades. Esta es una decisión política que se debe tomar. La propuesta del Partido Liberal presentando una reducción en los volúmenes regados es poner el cascabel al gato, lo demás no tiene consecuencia alguna.

Por tanto, nosotros apoyamos la enmienda a la totalidad presentada por el señor Luna y la vamos a defender, porque creemos que los experimentos, señores Senadores, conviene hacerlos con gaseosa, como decía don Eugenio D'Ors, y no con los Presupuestos Generales del Estado, que son demasiado elásticos y a ellos recurrimos siempre. Por tanto, piensen un proyecto serio, con el cual de verdad se resuelvan los problemas y tráiganlo a esta Cámara, que de verdad trataremos entre todos de solucionar el problema de las Tablas de Daimiel, que al Partido Liberal, como partido profundamente ecologista, le preocupa.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Dorrego.

El señor DORREGO GONZALEZ: Señor Presidente, señorías, en este proyecto nos encontramos con dos problemas diferentes. En primer lugar hay que salvar las Tablas de Daimiel. Todos somos conscientes de que si no se actúa con urgencia, es posible que cuando se concluyan los estudios que se han propuesto y que son necesarios, ya no sirvan para nada, porque las Tablas no existan.

Por otra parte, de lo que no hay duda tampoco es de que la ley viene con poco rigor y, sobre todo, hay algunos problemas de gran importancia en la misma.

Queremos señalar lo ya dicho del acuífero 23, del cual se está extrayendo una determinada cantidad de agua, pero la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha no sólo no está limitando de una manera real esta agua, sino que parece que estaba hasta autorizando nuevos regadíos.

Decía alguien en Comisión que esto era hacer una trans-fusión al acuífero. Efectivamente, pero si se deja abierto el sitio por donde está perdiendo, pocas posibilidades hay de que se recupere.

Nosotros, en principio, vamos, a pesar de todo, a apoyar la ley, pensando en que hay que tomar esas medidas complementarias.

Sobre el hecho de que sea experimental, pensamos que las leyes deben tener poca vocación de experimentales. Deben estar estudiadas antes. Lo que pasa es que, dado el momento en que se encuentra el Parque, si no se hace algo de urgencia mal va a poderse salvar.

Seremos muy rigurosos en el seguimiento, tanto de los trasvases Tajo-Segura como de las necesidades de la propia cuenca del Tajo. Seremos también muy rigurosos en el seguimiento de para qué se emplean las aguas, en el de cómo van a evolucionar los regadíos de la zona, porque si aprueban las Cortes Generales este proyecto es para que con rigor se intente de una manera provisional salvar las Tablas de Daimiel y se hagan los estudios para poderlas salvar de una manera definitiva.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Martí i Ferré.

El señor MARTÍ I FERRE: Muchas gracias.

Señorías, a nuestro Grupo, Convergencia y Unión, le preocupa muchísimo todo lo que hace referencia a las zonas húmedas a nivel del Estado español; nos preocupa Doñana, el Delta del Ebro y las Tablas de Daimiel. Lo que nos preocupa también es la forma en que el Gobierno soluciona el problema de las Tablas de Daimiel.

Nos llega una ley de carácter urgente con la que se pretende trasvasar un máximo de 30 hectómetros cúbicos en el primer año para solucionar el problema del acuífero 23, que es el verdadero problema. Creemos que hubiera sido mejor, tal como dijo en su día el Ministro, que el Plan Hidrológico, tanto del Tajo como del Segura, estuvieran ya realizados, para que el año 1988, tal como se previno cuando en 2 de agosto de 1985 aprobamos la Ley de Aguas, estuviera ya redactado el Plan Hidrológico Nacional. Entonces, la solución que hoy adoptaríamos no sería experimental, sino que sería ya definitiva, para tener una zona húmeda de cara a un futuro totalmente restablecido.

Pero esto no es así, y tampoco lo es el que por parte del Gobierno ni del de Castilla-La Mancha se tenga una vigilancia extrema en una sobreexplotación que en la exposición de motivos del proyecto de ley se da ya como cosa segura.

¿Qué hacemos? ¿Vigilamos esta sobreexplotación? ¿Tomamos las medidas adecuadas para que esa sobreexplotación en este año no vuelva a producirse y esos 300 hectómetros cúbicos que se van a trasvasar no resulte que va-

yan a los pozos de la sobreexplotación a que hacemos referencia y que vayan directamente a las Tablas de Daimiel? Este es el gran interrogante. Creo que es el deber de esta Cámara seguir este proyecto de ley. Nosotros vamos a apoyar este proyecto de ley. Es una medida experimental. Esperamos que éste, como decía el portavoz socialista, sea el acuífero mejor estudiado por parte del Gobierno. Me alegro que sea así. Me encantaría que lo fueran todos, pero que sea el 23 el mejor estudiado significa que esta medida seguramente no puede fracasar dentro de pocos meses, cuando este trasvase se realice. No olvidemos que estamos haciendo un trasvase entre Tajo, Segura y Guadiana, que es un precedente a través de esta ley, esto es cierto, y por tanto, es bueno que hayamos encontrado la solución que entre todos buscamos.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Martí Ferré.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Alonso Colacios.

El señor ALONSO COLACIOS: Gracias, señor Presidente.

Muy brevemente, y empezando por el final, quiero agradecer el apoyo de Convergencia y Unión a la posición del Grupo Socialista y la desestimación, por lo tanto, a la enmienda a la totalidad. Creo que esa posición es correcta. Sus preocupaciones son lógicas también, pero yo les querría decir que en la justificación del proyecto de ley se han tomado las siguientes medidas: por una parte, se ha declarado ya acuífero sobreexplotado, con lo que conlleva, según el reglamento, de dominio público hidráulico. Segundo, se presenta de forma urgente este proyecto de ley para que, de un modo experimental, en tres años se pueda superar la grave y dramática situación que atraviesan las Tablas de Daimiel. Se está estudiando a medio plazo —ya lo dijo también el portavoz socialista—, y ya tengo referencias de que en el estudio del plan hidrológico de cuencas queda recogida una solución con carácter a largo plazo para todo el sistema hidráulico de la zona.

A su vez, y en cuanto a las argumentaciones que ha expuesto el representante de la Agrupación Liberal, del Grupo Mixto del Senado, quiero decir que yo entiendo muy poco de oftalmología y, por lo tanto, no sé lo que en realidad ha querido decir al mencionar lo de proyecto de ley ciego. También lo dijo en Comisión y no lo entiendo. Me gustaría que cuando se hacen aseveraciones de este tipo, aunque queda muy bien desde el punto de vista lingüístico, comunicativo o de imagen y de posicionamiento, éstas se explicaran. Sin embargo, yo creo que en el fondo —lo vuelvo a decir— la Agrupación Liberal, del Grupo Mixto, no quiere apoyar este proyecto de ley porque tiene, en el fondo, aficiones ecológicas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
Se procede a votar la propuesta de veto.
Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 184; a favor, ocho; en contra, 140; abstenciones, 36.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada la propuesta de veto.

Exposición de motivos
Votamos la exposición de motivos, que no tiene enmiendas.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 196; a favor, 153; en contra, dos; abstenciones, 41.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

Artículo 1.º Tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, señor Luna, para defender sus enmiendas al artículo 1.º

El señor DE LUNA AGUADO: Señorías, voy a hacer la defensa de todas las enmiendas que se han presentado a este proyecto de ley. (El señor Vicepresidente, Rodríguez Pardo, ocupa la Presidencia.)

En primer lugar, Senador Alonso, cuando discutíamos en Comisión —y lo digo porque se nos ha pedido que retiráramos el veto a este proyecto—, el Senador Arroyo, portavoz del Grupo Socialista, dijo lo siguiente: Primero, trasvasar los sesenta hectómetros cúbicos y después ya diremos cómo se reducen los riegos en las Tablas de Daimiel. ¡No, señor, ni hablar! Esto confirma que nuestra postura es la correcta. No se puede trasvasar un solo metro cúbico de agua sin que previamente se produzca la corrección de la sobreexplotación.

Hemos citado, señorías, ocho medidas previas, ocho medidas cautelares, ocho medidas necesarias para que tal sobreexplotación no se produzca. Por supuesto, no se nos ha dado respuesta a ninguna de estas medidas previas, cautelares. Por lo visto, esas medidas técnicas y legales están todas actuando con plena eficacia y efectividad, tanto técnica como legal. Pues no, señores, tampoco. Luego no nos pidan que retiremos esta enmienda de veto. No se puede retirar. Es una incongruencia. Una cosa es la ecología y otra, como decíamos, resolver los problemas bien.

¡Que sorprende el veto! ¿Cómo va a sorprender el veto? No puede sorprender en absoluto. A mí lo que me sorprendió fue precisamente esta afirmación de que se van a corregir las cosas «a posteriori». ¿Cómo se va a corregir «a posteriori»? Antes de sacar un metro cúbico del Tajo habrá que decir a los agricultores que reduzcan las sobreexplotaciones. Eso es lo que hay que conseguir, no que se cancelen las nuevas concesiones. No que se reduzcan las explotaciones. Está claro. ¿Y eso no es político? Pues no siendo político, hay que hacerlo. (Rumores.)

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): ¡Silencio!

El señor DE LUNA AGUADO: Negligencia política. Señorías, aprovechando que está el Ministro responsable de este Departamento, diré que el Partido Liberal está dispuesto a retirar todas las enmiendas y el veto a este pro-

yecto si él se compromete a establecer todas esas medidas preventivas y cautelares que nos den la seguridad de que este experimento que se va a hacer no creará un precedente en España que produzca otras soluciones parecidas.

No vayamos a firmar un cheque en blanco bajo el estilete ecológico. A eso no jugamos. Lo que queremos realmente es que solucionen las cosas, pero bien. Es asombroso decir que con 20 hectómetros cúbicos se va a corregir el nivel de las Tablas de Daimiel. Sabiendo lo que es un subacuífero, que es como un embalse, pero subterráneo, que en algunos sitios tiene 200 metros de altura y en otros 30, 40 ó 50 metros, hay que rellenarlo previamente, porque si no el agua va hacia abajo. ¿O es que no se va? A mí me dejan verdaderamente asombrado las afirmaciones del Grupo Socialista.

Pasemos entonces a la defensa de las enmiendas. Se trata, realmente, de medidas cautelares; se podrían repetir una a una, pero todas vienen a decir lo mismo, y la más importante, que es en la que voy a insistir, es la última. (Rumores.)

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Les ruego guarden silencio.

El señor DE LUNA AGUADO: Esta enmienda pretende una adición a la disposición adicional, y en ella pedimos esa garantía del Gobierno de adoptar inmediatamente todas las medidas necesarias para una adecuada explotación de esos acuíferos, de forman que corrijan, o puedan corregir, el nivel de las aguas freáticas.

Señorías, como todas las enmiendas van encaminadas a tomar medidas restrictivas, preventivas y cautelares, es inútil que yo les explique cuáles son; son ocho, y se las he leído en la enmienda de veto. Creemos que son las suficientes para que este tema quede corregido definitivamente.

Que conste —y lo ha dicho antes el Senador Chueca—, que el Partido Liberal, por supuesto, es ecologista; que estamos de acuerdo en que esto es una transfusión que tenemos que hacer a un enfermo que está muy grave, pero si no le hemos cerrado la vena aorta, por donde se desangra es inútil que le hagamos transfusiones. Nosotros queremos, para hacer la transfusión, que previamente se cierre la vena que está sangrando.

Muchas gracias, señorías.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Para la defensa de sus enmiendas números 10, 11 y 12, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Senador Canalejo, por un tiempo de quince minutos.

El señor CANALEJO MATEO: Señor Presidente, señor Ministro, señorías, verdaderamente cuánto me gusta, y me ha gustado siempre, este agua que estoy bebiendo. (Risas.) Esta sí que llega a su destino.

Estos días hemos estado trabajando duro, en la Ponencia y en la Comisión, en ese proyecto de ley de derivaciones de volúmenes de la cuenca del Tajo, a través del acue-

ducto Tajo-Segura, con carácter experimental, con destino al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel, y llegamos ya al último momento en que tenemos que decidir en esta Cámara si realmente este proyecto de ley debe ser aprobado o, por el contrario, debe ser devuelto al Congreso para un mejor estudio.

Creo, sinceramente, que debemos tener suficiente serenidad de ánimo para ver en el proyecto y en las enmiendas que los Grupos hemos presentado, un deseo, en primer lugar, de salvar realmente las Tablas de Daimiel, pero también un deseo de que ciertamente se salven las Tablas de Daimiel.

Todos estos días he estado meditando sobre qué significan las Tablas de Daimiel. Cuando se habla de ellas y hoy, en este momento, ¿de qué estamos hablando? ¿Realmente de las Tablas de Daimiel? ¿De lo que siempre, a lo largo de la vida —no sólo nuestra, también de nuestros antepasados— se ha conocido con este nombre? ¿O de lo que queda de las mismas? ¿De qué estamos hablando?

A mí me causa asombro oír decir que todos queremos salvar las Tablas de Daimiel, que todos somos ecologistas y que a todos nos gustan mucho —imagino— los patos a la naranja. Al final del cuento resulta —ya lo ha dicho un Senador socialista en Comisión y también desde esta tribuna— que hace relativamente poco tiempo había 50.000 aves y ahora sólo quedan cuatro o cinco mil. No sé realmente de qué estamos hablando.

Hemos decidido mantener las enmiendas presentadas porque consideramos que ni en Ponencia ni en Comisión se nos han dado suficientes aclaraciones, argumentos y datos para retirarlas. Las hemos mantenido vivas hasta este momento para debatirlas en esta Cámara y ver si realmente aquí, en el Pleno del Senado, conseguimos oír unos argumentos que nos convenzan. Les aseguro, señorías, que si el Partido del PSOE que hoy nos gobierna, nos da argumentos suficientemente buenos para que retiremos estas enmiendas, así lo haríamos. En caso contrario, no tenemos más remedio que seguirlas manteniendo porque creemos que, en primer lugar, mejoran sustancialmente la ley y, en segundo lugar, porque pueden paliar en algo la inquietud de toda la cuenca del Tajo, incluso de la nueva cuenca del trasvase Tajo-Segura. Hay mucha inquietud en el sudeste español, en la cuenca del Tajo.

Se nos habla de que está perfectamente definido en el proyecto el seguimiento de las aguas que se van a derivar. Se nos dice que se van a seguir muy bien porque una vez al año, según el artículo cuarto del proyecto de ley, se van a ver los resultados. Se dice: «A la vista de los resultados que se obtengan cada año...». Pienso que tiene que ser una vez al año, porque en ningún otro sitio de la ley se habla de cómo y cuándo se van a ver los resultados del trasvase. Creemos que falta ese seguimiento, totalmente necesario, de un trasvase, de una derivación de aguas —por utilizar los términos del proyecto de ley— que no sabemos tampoco cómo se van a derivar. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, según el artículo tercero, tiene que hacer un programa de derivación de los caudales que se van a trasvasar a las Tablas de Dai-

miel. ¿Cómo se va a hacer esa derivación? ¿De golpe o por partes?

Una vez que el agua se ha echado a los cauces de los ríos (vamos a llamarlos cauces, porque en toda la documentación que he podido encontrar sobre el Riánsares y el Cigüela se dice que casi no se ven, que es como una deformación del terreno, pero ahí están estos ríos, el primero afluente del segundo) que tienen que trasladar el agua desde su cabecera, que es donde les cruza el canal del trasvase Tajo-Segura, hasta las Tablas de Daimiel, hacen un recorrido de 164 kilómetros aproximadamente. Pero no son 164 kilómetros por un terreno no permeable. Da la casualidad de que tanto un río como otro atraviesan, precisamente, acuíferos que están íntimamente relacionados. Si empezamos por el primero en la Sierra de Altomira, continuamos con Toledo-La Mancha y entramos después en las Tablas de Daimiel, tenemos, sólo en ese recorrido, aproximadamente del orden de 10.000 kilómetros cuadrados de cuenca de acuífero. Si a estos 10.000 kilómetros le sumamos los correspondientes a los Campos de Montiel, que también están íntimamente ligados con los anteriores, nos resulta que si se lanzan de golpe los 20 hectómetros cúbicos, si conseguimos que circulen todos unidos, puede que lleguen a las Tablas de Daimiel; pero en cuanto entren en el acuífero, gran parte de ellos va a empezar a penetrar en el terreno y se van a ir por los acuíferos que son 16.000 kilómetros cuadrados.

Entonces, yo me pongo en el extremo opuesto, en el peor de los casos y pienso que 20.000 hectómetros cúbicos distribuidos entre 16.000 kilómetros cuadrados a muy poquito van a tocar. Incluso si éstos consiguen llegar a las Tablas de Daimiel, también les va a tocar muy poquito. Suponiendo que no penetren todos, sólo parte de ellos —parece ser que un tercio penetran y dos tercios continúan— no sabemos hasta dónde se llegaría, porque 164 kilómetros es mucho recorrido y es un agua que tiene que ir por terreno permeable y encontrarse con una serie de derivaciones hechas por mano de hombres que estarán ansiosos de ese agua que viaja por los cauces.

Consideramos que en la ley no se contempla bien el seguimiento del agua que se va a lanzar en los cauces del Riánsares y Cigüela. Por eso hemos traído a esta Cámara la enmienda de modificación número 12, que todos conocen. Esto me lleva también a pensar —saliéndome un poquito del tema y según noticias que se ven en la prensa y que realmente sobrecogen— en la posible desertización de España, en la salinidad de todos los acuíferos de España. Parece ser que la inmensa mayoría de los acuíferos naturales están sobreexplotados y los de costa se están salinizando todos. No sabemos realmente cómo se va a resolver el problema de la salinización de estos acuíferos. Es un problema que debe hacer pensar al Gobierno, al cual debe buscar urgentemente una solución para que todos los acuíferos que hay en España vuelvan otra vez a ser lo que siempre han sido.

La enmienda número 11 pretende que se hagan por el Gobierno unos estudios a fin de fijar un nivel mínimo en los embalses de Entrepeñas y Buendía, que dan origen, con el Bolarque, al trasvase Tajo-Segura. Tanto la Ley

21/71, como la 52/80 hablan de excedentes para ser lanzados hacia el Segura; por el trasvase Tajo-Segura tienen que ir ya excedentes de lo que se necesita en la cuenca del Tajo. Entonces, lo que vamos a sacar ahora y lo que en el futuro se pueda pensar en sacar para las cuencas del Segura, de Almería, para los acuíferos excesivamente sobreexplotados, tienen que ser excedentes sobre excedentes. No podemos pensar que de los 1.000 hectómetros cúbicos que se tienen que derivar por el trasvase Tajo-Segura hacia las cuencas del Segura y Almería, puedan desviarse caudales hacia otro destino distinto. Tiene que ser sobre los excedentes de los que estamos hablando. Cualquier otra derivación tiene que ser siempre superior a los 1.000 hectómetros cúbicos que están reservados en la Ley 21/1971.

Hoy en día, por el canal del trasvase no van los 1.000 hectómetros cúbicos; como máximo pueden llegar a ir 600 que corresponden a la cuenca del Segura y 200 que corresponden a Almería. Queda un exceso de 200 hectómetros cúbicos año, que son los que hoy por hoy pueden manejarse, puesto que todavía no se utilizan en esas dos cuencas.

Sabemos que la capacidad de los pantanos de Entrepeñas y Buendía es de 2.525 hectómetros cúbicos y que hoy tienen alrededor de los 900 hectómetros cúbicos, prácticamente un 30 por ciento de su capacidad. También sabemos que en la cuenca del Tajo los embalses no están llenos. En la provincia de Cáceres, de la cual soy Senador, ninguno de los embalses, empezando por Valdecañas, está hoy lleno. No podemos pensar que estén regando, porque no se ha puesto en marcha el Plan de Valdecañas. Valdecañas sigue, señor Ministro, sin regarse. A pesar de la respuesta que nos dieron sobre que este año ya se iba a regar el campo del Arañuelo, no se ha empezado todavía a hacer. No sé cuáles son los motivos.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Senador Canalejo, le ruego vuelva a las Tablas de Daimiel.

El señor CANALEJO MATEO: Señor Presidente, estoy en las Tablas de Daimiel. Y estoy en las Tablas de Daimiel porque lo que ocurra en la cuenca del Tajo y en las Tablas de Daimiel, con aguas derivadas de la cuenca del Tajo, pertenece a la cuenca del Tajo, y el campo del Arañuelo pertenece a la cuenca del Tajo. Sí estoy en las Tablas de Daimiel.

Nos preocupa muchísimo que a las Tablas de Daimiel se vaya a llevar 20 hectómetros cúbicos, se haga un gasto de 750 millones de pesetas y que, realmente, no sirva para nada. Eso nos preocupa muchísimo. ¿Ve usted, señor Presidente, como estoy en las Tablas de Daimiel? Porque ese gasto de 750 millones podría venir muy bien...

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Senador Canalejo, se lo decía porque su tiempo se está acabando.

El señor CANALEJO MATEO: Eso es lo que me tenía que haber dicho, señor Presidente. Muchas gracias.

La enmienda número 10 también corresponde a la inquietud que tenemos (ya termino, señor Presidente) en la cuenca del Tajo e incluso en las cuencas del Segura, Almería, etcétera, con motivo del trasvase Tajo-Segura, por la utilización de los fondos y los caudales correspondientes a la cuenca del Tajo. De ahí que nosotros mantengamos nuestras enmiendas y pidamos el voto favorable para ellas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias, Senador.

Para un turno en contra a todas las enmiendas a este proyecto de ley, el Senador Arroyo tiene la palabra por tiempo de veinte minutos.

El señor ARROYO LOPEZ: Señor Presidente, señorías, quiero empezar esta intervención de turno en contra de las enmiendas presentadas, no replicando, sino clarificando la alusión que me ha hecho el Senador Luna ante la Cámara, respecto a que yo dije en Comisión que primero íbamos a hacer esta derivación de aguas y después se vería el tema de la sobreexplotación del acuífero 23. Eso no es lo que yo quise decir, señor Luna. Lo que quise decir, y creo que dije, es que las medidas para tratar de evitar que continúe la sobreexplotación del acuífero 23, no se han podido empezar a tomar hasta después de la Ley de Aguas, pero ya se están tomando. Se ha adoptado, como sabe S. S., la declaración de acuífero sobreexplotado desde el mes de febrero, con todas las consecuencias legales que ello conlleva dentro de la organización de la cuenca hidrográfica. Esto supone una serie de pasos que no ignoran S. S. y que conducen a unos plazos que nos pueden retrasar demasiado. Además, todos los estudios realizados apuntan a que esto no basta; que hacen falta otras soluciones.

Se están adoptando ya otras medidas inmediatas, como son los pozos para rebombear agua del acuífero 23 en la propia demarcación de las Tablas de Daimiel a las propias Tablas de Daimiel; la limpieza de los cauces que fluyen a las Tablas de Daimiel aguas arriba; también se han adoptado medidas como es la construcción de una presa subterránea en las Tablas de Daimiel para sujetar el agua en su subsuelo. Estas medidas son parciales y experimentales y con ellas se trata de ver qué resultados producen.

Naturalmente continúan los pasos legales para frenar la sobreexplotación del acuífero, y continuarán. Pero hay que seguir con las medidas experimentales mientras no haya otras definitivas, porque estas medidas experimentales diseñadas por los técnicos es algo que se trae a las Cámaras porque exigen una ley, ya que hay que coger aguas que están en otra cuenca hidrográfica, pero no pensemos que estamos haciendo algo enormemente grande. Es una experiencia en la que los encargados de hacerla no tienen más remedio que pedir permiso a estas Cámaras y tiene que estar sometido a nuestra decisión.

Esta medida experimental va a servir básicamente para una cosa, pero con dos vertientes. Va a servir para que veamos cómo se comportan las Tablas de Daimiel al re-

cibir el agua, y va servir para que veamos cómo se comporta —y expresaba su preocupación el portavoz del Grupo Popular— el propio río Cigüela —por eso se está limpiando su cauce— cuando incrementa su caudal.

Hay otra medida a más largo plazo mucho más costosa —por eso hay que experimentar antes para ver qué resultado daría esa medida— que el rebombeo de las aguas desde la presa del Bullaque hasta las Tablas de Daimiel, y una conducción de agua de 55 kilómetros por canal. Esta es una inversión mucho más fuerte, aunque no de los millones que se ha dicho aquí, sino de 400 y pico millones que es lo que puede costar esta experiencia que se está haciendo.

Esas medidas experimentales servirán para comprobar qué resultado podría dar una operación posterior de mucha más envergadura y más definitiva, que no significa ningún trasvase, sino simplemente una derivación. Algún Senador en Comisión dijo, con cierto sentido del humor, que en vez de hacer esto se podría llevar el agua sobre las Tablas de Daimiel en cargas de helicóptero. Al fin y al cabo es algo así. Se coge el agua de donde se tiene más cerca y, después se estudia muy concienzudamente por los técnicos competentes si va a tener o no repercusiones en la cuenca hidrográfica que aparentemente podría resultar afectada. Una de las cosas que hay que averiguar es si el agua llegará a su destino. Esto hay que demostrarlo y no seamos tímidos en afirmarlo; es necesario saber qué va a pasar.

Las enmiendas que se presentan al proyecto de ley se centran en el artículo primero y en las adicionales, y van prácticamente siempre a lo mismo. Aparte digresiones, como una enmienda afortunadamente retirada que pretendía que diéramos más agua de la que se piensa dar, las hay que, por el contrario, aunque era del mismo Grupo Político, pretenden que se reduzca, lo cual no tiene mucho sentido, porque se pretende una reducción a 25 hectómetros cúbicos año, en vez de 30. No sé por qué. Será para decir que se ha ahorrado algo, pero los técnicos que han pedido que sean 30 han esgrimido sus razones y deben ser poderosas.

En cualquier caso, cuando se entra en las enmiendas al artículo primero, especialmente en su apartado uno, pero en general a todo el artículo, se va siempre a lo mismo: a insistir que se diga que será un fin exclusivo. Aparte de la finalidad ecológica que es exclusiva, se va a dar una redacción sobre un párrafo que está redactado de manera restrictiva, más incisiva y no se está más que lloviendo sobre mojado, aunque las Tablas estén secas, en este caso en la elaboración de la ley, sobre algo que ya se admitió en el Congreso de los Diputados y que era también preocupación del Grupo al que represento, en esta actitud en contra de las enmiendas: la preocupación de que se centre la operación de derivación de agua en el objetivo que se persigue. Hubo una enmienda que fue aceptada al Grupo de Coalición Popular en el Congreso mediante una transaccional en la que se decía: «sin que dicho caudal pueda ser utilizado para fines diferentes de los de tipo medioambiental». Se propone una redacción que viene a decir lo mismo, de otra manera: «... in que dicho caudal

pueda ser utilizado para otro fin que la recuperación del nivel de agua freáticas actualmente agotadas por su sobreexplotación». Es como si estas enmiendas no hubiesen tenido en cuenta lo que ya estaba aceptado en el Congreso de los Diputados.

La enmienda número 12 de Coalición Popular, al apartado tres de este artículo, habla de que cuando se está haciendo un programa de derivación se haga también de seguimiento, para que esto cumpla sus fines, pero no por introducir un término más, que al fin y al cabo es un programa de derivación complementado con un artículo cuarto de la ley donde se prevé que el Gobierno, a la vista de los resultados, pueda suspender esta derivación por considerarla innecesaria. Creemos que no hace falta un puntillismo tal que más parece una obsesión que la persecución de un objetivo real.

Hay un grupo de enmiendas al apartado cuarto de este artículo que se complementan también con las enmiendas a las disposiciones adicionales, tanto una parte de la enmienda que hace el señor Luna, en su número 7, como la número 11 de Coalición Popular. Todo esto está en conexión con lo mismo. Por una parte, la enmienda 2 del Grupo Liberal dice que, en caso de que falte agua, reducir, si acaso, el cómputo del trasvase al Segura. Parece que sería deshacer lo hecho. Se hizo una ley para resolver un problema y ahora vamos a frenarlo de otro sitio. Esa es una forma de prevenir. Cada uno previene de una manera y el Grupo Liberal plantea que había que prevenir, curándose en salud, en el sentido de que si falta agua que les falte a los del Segura, solidariamente, digamos. No es ése el problema. Lo fundamental de las enmiendas a este apartado es que insisten en el temor a que falte agua.

Señorías, se insiste en que al Pantano de Entrepeñas no se le baje el nivel por debajo de los dos metros que estén sobre la cota máxima del pantano: que en la cabecera del Tajo siempre haya 600 hectómetros cúbicos de reserva. Son puntualizaciones que no persiguen objetivos distintos de los que ya están marcados en las propias limitaciones que se imponen en la ley, en cuanto a que sean un máximo de 60 hectómetros cúbicos, en cuanto a que, en cualquier caso, dentro de un año natural no haya más de 30 hectómetros cúbicos. Desde luego el plan que tendrá que hacer el Ministerio, de aprobarse esta ley, habrá de contemplar la regulación y tendrá que ver cuáles son los períodos climatológicos más idóneos para hacer estos vertidos, restringirlos si fuera conveniente, si no se vieran tan necesarios. Pero en esta diatriba de analizar que no se pierda agua para el Tajo hay que pensar que no se hacen las cosas de cualquier manera. Hay que pensar que el Grupo Socialista, apoyando al Gobierno socialista que elabora este proyecto de ley, ha estudiado qué es lo que va a pasar porque, al fin y al cabo, la responsabilidad de lo que pase es fundamentalmente del Gobierno; aunque las leyes tengan que venir a las Cámaras, es el Gobierno quien hace la propuesta, y el Grupo Socialista apoya al Gobierno. Se dice que por lo menos haya 600 hectómetros cúbicos en la cabecera del Tajo y ahora mismo hay más de 960 hectómetros cúbicos reservados. Teniendo en

cuenta los últimos años, que han sido secos, se prevé un incremento anual de ese excedente en 100 hectómetros cúbicos, y si se van a sacar 20 anuales como máximo, difícilmente va a ser afectado ese excedente. Desde luego, hay cosas que, como se dice, es cuestión de que Dios quiera o no quiera, pero parece ser —y cualquier estudio científico y técnico se basa en el análisis empírico de los hechos— que eso no es lo que va a ocurrir.

El señor Luna pretende con su enmienda número 8, al artículo 1.º, la introducción de un párrafo nuevo. No podemos admitir que se impongan a esta derivación de agua las limitaciones del trasvase al Segura. Esta no es una ley de trasvases; es otra cosa. Esta es una ley para una cuestión coyuntural, experimental que no va a beneficiar a ningún agricultor, como era el caso del Segura. Por consiguiente, no es procedente. Es una cuestión de interés nacional general, no hay unos beneficiarios directos y no se pueden imponer las mismas condiciones, porque esas condiciones eran para los regantes que se beneficiaban del trasvase al Segura.

Paso a referirme a las enmiendas presentadas a las disposiciones adicionales. En la enmienda número 7, presentada por el señor Luna, del Grupo Liberal, se habla de que se tomen las medidas de regulación de explotación del acuífero 23. Consideramos que no hay que hablar más de eso. Creemos que ya se ha aclarado bastante bien, que se están tomando las correspondientes medidas y que su puesta en práctica tiene que finalizar. Otra parte de esa misma enmienda plantea que se mantenga el nivel del pantano de Entrevías. Seguimos en lo mismo: será si Dios quiere, señor Luna. Desde luego, si tratamos de poner tantos impedimentos y tantos tiquismiquis para controlar, lo que sí puede ocurrir es que, si aceptáramos esta enmienda, al final habríamos hecho una ley que sería, como dije al principio, papel mojado para las Tablas secas, porque sería inoperante.

En cuanto a las disposiciones adicionales y a sus enmiendas me falta hacer referencia a una de ellas, la enmienda número 10, de Coalición Popular, que no he comentado todavía, porque, al fin y al cabo, la enmienda número 11 sí se ha comentado en cuanto al tema del nivel de Entrepeñas y Buendía y las densidades del Tajo. La cuestión que se plantea en la enmienda número 10 no corresponde a esta ley. Se habla de que se habiliten los créditos necesarios en los Presupuestos del Estado para que en un plazo máximo de tres años se realicen las obras sobre las que existe un compromiso de llevar a cabo en la cuenca del Tajo como consecuencia de la Ley del trasvase Tajo-Segura. No voy a entrar hoy aquí, porque no es mi función, a defender una posición del Ministerio, sencillamente por una razón: porque yo estoy aquí hablando en contra de unas enmiendas presentadas a un proyecto de ley, señorías. No estoy —para eso tendría que estar el señor Ministro aquí, en la tribuna, o en el uso de la palabra— respondiendo a ninguna interpelación de un grupo parlamentario, ni estoy respondiendo a ninguna pregunta de un grupo parlamentario del Senado, o de un Senador. Son otros, señores Senadores, los cauces para esas cuestiones y no una intromisión, cuando menos extraña, en un proyecto de ley del Gobierno.

Es urgente, señores Senadores, que esta Cámara, la Cámara territorial, apruebe este proyecto de ley. Se trata de conservar el medio ambiente. Parece que eso nos preocupa a todos. Hay dos tipos de preocupaciones, señorías. Hay una preocupación por las Tablas, que se salve el medio, que se salve la vegetación, que se salve esa rica reserva natural. En esto estamos todos de acuerdo, nos parece magnífico, aunque esto siempre conduce a lo mismo: ¿cómo? Y ahí pueden empezar los problemas, porque están las otras preocupaciones: ¿y si tratando de resolverlo creamos otros problemas? Hay preocupaciones de diversos tipos, pero de las que se está hablando aquí son fundamentalmente económicas. Son válidas, son lícitas, es nuestra obligación. También mi Grupo tiene esas preocupaciones, como las tenía el mismo Gobierno al redactar su proyecto de ley. Por eso establecía cláusulas que garantizaban los derechos y las posibilidades económicas de los regadíos del Tajo y del Segura.

Esas preocupaciones económicas válidas se están subsanando con las preocupaciones que se toman en la propia ley. En cualquier caso, existe un límite hasta donde pueden llegar las preocupaciones económicas. Cuando se llega a ese límite es cuando se nota si uno siente convicción por lo que está diciendo cuando habla de defensa del medio ambiente o si no es más que una moda que se adopta porque está bien hablar de ello, porque parece que resulta políticamente positivo ante la población hablar de ello.

Ciertamente, la libre economía de mercado, por sí sola, nunca ha conducido a la protección del medio ambiente. La libre economía de mercado llevaría a la rentabilidad económica y, en cualquier caso —estoy hablando de hipótesis teórica, de libro de finales del siglo XVIII, no de la actualidad—, no conduciría a la protección del medio ambiente. La realidad es que ahora mismo hablar del medio ambiente casi siempre significa restricciones económicas a corto plazo, y ése es el problema, ahí chocamos. Cuando un problema puede llegar a crear restricciones económicas a corto plazo —y no es ése el caso de este proyecto de ley, pero parece que pudiera ser útil hablar de ello porque políticamente es interesante—, aunque no es ése el caso, cuando eso ocurre hay un choque de intereses y hay que señalar prioridades. Todos estamos de acuerdo en que existe el problema, todos queremos arreglar el problema, pero ¿cómo? Resolviéndolo, a ser posible, sin que cause ningún perjuicio económico, como se pretende en este proyecto de ley. Hay quien pretende no resolverlo de ninguna manera para evitar, de cualquier forma, el riesgo de un perjuicio económico.

Gracias, señorías.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Gracias, Senador Arroyo.

¿Turno de portavoces? (Pausa.) Por la Agrupación de Senadores del Partido Liberal, del Grupo Mixto, tiene la palabra el Senador Luna.

El señor DE LUNA AGUADO: Senador Arroyo, en la Comisión usted dijo lo que dijo. Después ha dado unas ex-

plicaciones que a mí me agradan mucho, pero que no tienen que ver con lo que dije. Lo que textualmente dije, por las notas que he tomado es: Luego ya diremos los riesgos que hay que reducir, pero una vez que se hayan trasvasado los 60 hectómetros cúbicos. No voy a insistir sobre este tema, porque cualquiera puede tener un error.

A lo largo de la explicación que S. S. nos ha dado viene a decir una cosa que es importante, pero tenemos que ser sensibles para interpretarla como es debido, y es que el retraso en la publicación de la Ley de Aguas no ha permitido que estas medidas legales surtan el efecto que era de esperar. Vamos a tener una esperanza, pero, de todas maneras, las medidas técnicas tampoco son suficientes, y a lo largo de las intervenciones del Partido Liberal ya se ha puesto de manifiesto. Se ve que es una operación experimental, pero ya existen experiencias en otros países, como en Israel, que es el país que tiene más avanzadas estas experiencias, que han dado un resultado positivo.

Nosotros no nos negamos al trasvase, porque es un trasvase y no se puede llamar de otra forma. Es un trasvase: se van a tomar aguas de otra región para trasvasarlas a esta zona necesitada. Pero hay que estudiar o analizar de qué forma se puede reducir el impacto en esas provincias afectadas. Por supuesto, que no me limito a hablar de Guadalajara o de Albacete, sino que me refiero a todas las provincias afectadas, que son tanto las de Castilla-La Mancha como Levante, por estas aguas que se van a reducir. Hay que reducir el impacto —es una de las obligaciones que nosotros tenemos— con estas leyes, y para reducir ese impacto proponemos unas medidas cautelares, para que se pueda explicar en esas provincias que no va a existir riesgo porque se han adoptado medidas cautelares y prudentes para poder corregir todo aquello que en este momento les puede preocupar y para que sientan una adhesión en ese trasvase que se va a producir. No va a ser así, porque su Grupo no lo va a consentir, pero considero que es un error lamentable, un verdadero error.

Nuestra intervención en esta ley es constructiva, volvemos a decirlo. Yo supongo que todas SS. SS., después de estas intervenciones, ya habrán empezado a conocer que por algo se dicen las cosas; sencillamente por eso que decíamos antes: por prevenir lo que pudiera ocurrir. Lo que más daño haría realmente sería que este trasvase no solucionara siquiera este problema, como ha dicho muy bien el señor Canalejo, portavoz de Coalición Popular.

Nosotros hemos pedido, entre otras medidas, esa reducción del 25 por ciento en la sobreexplotación, o bien reducir la superficie agrícola; hemos pedido esa constitución de la comunidad de usuarios, porque es un instrumento que nos puede permitir que esas aguas se puedan reducir; hemos pedido elaborar el plan hidrológico de la cuenca y establecer el plan de ordenación, porque es de sentido común que en el futuro debe quedar encauzado dentro de un marco adecuado; hemos pedido, para que haya aportaciones de agua, la construcción de un embalse en el río Bullaque, y hemos pedido también que se estudien nuevas aportaciones. Usted ha dicho que las aguas hay que cogerlas de donde estén más cerca. ¿Y dónde están más cerca? ¿En la cabecera del río Tajo o allí mismo?

Vayamos a cogerlas allí mismo, que las tenemos. ¿Por qué no lo hacemos? Evidentemente, si están más cerca y usted dice «vamos a coger las aguas donde estén más cerca», más cerca están aguas abajo o aguas arriba. Vamos a coger esas aguas.

Finalmente, S. S. nos ha hablado de los liberales de la economía de mercado aplicada a un tema ecológico. A mí me deja asombrado. El señor Ministro, que está presente, fue testigo de que el otro día, con motivo de la fijación de una postura de la Agrupación, yo precisamente terminé subrayando los problemas ecológicos que agobian hoy día a la humanidad, y dije que si en España no se ponía remedio a la acumulación de problemas ecológicos, evidentemente acabaríamos todos inscritos en ese partido de los «verdes». Sigo reiterando esta postura, que es constructiva. Lo que queríamos era que se hubiera perfeccionado la ley. Si se ha creado conciencia de a dónde vamos y cómo vamos, la Agrupación Liberal cree que es suficiente para que en su día esas medidas de seguimiento, de prevención y cautelares se lleven a cabo.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias, Senador Luna.

Tiene la palabra el señor Fajarnés.

El señor FAJARNES MONTANER: Señor Presidente, señor Ministro, me gustaría decir, siendo la primera vez que ocupo este estrado, que vamos a apoyar este proyecto de ley, pero no puedo hacerlo. También le digo que no les vamos a negar nuestro voto, o sea, que nos vamos a abstener, porque por lo menos queremos dejar el experimento de la duda, ya que es una ley experimental. Ojalá nos equivoquemos, pero en estos momentos estamos plenamente convencidos, señor Ministro, de que actuar en aguas en un país como el nuestro y en un río como el Tajo o como el Ebro, que son dos ríos muy conflictivos —todos los ríos son conflictivos, pero, no nos engañemos, en este país todo el mundo quiere ordeñar al Ebro y al Tajo, esto es así de claro—, es tan peligroso que es como estar jugando con fuego.

Nosotros pensamos que el proyecto de ley es muy pobre, y me lo ha demostrado la presentación que ha hecho el señor Arroyo, con tan poco énfasis, aunque tampoco podía poner más, porque estaba defendiendo una cosa que prácticamente no era defendible. Señor Ministro, yo llevo muchos años luchando por el agua y esto, a mi modo de ver y al modo de ver de nuestro Grupo, no hay por dónde cogerlo. Probablemente estemos equivocados y dentro de tres años les tengamos que decir: «chapeau», estamos encantados con lo que ha sucedido. Pero me van a tener que demostrar cómo con un déficit de cien millones y echando 60 hectómetros en tres años van a salvar ustedes las Tablas de Daimiel. Así no se salvan. No hay posibilidad, salvo que ustedes tengan pensadas otras actuaciones.

También quería hacer énfasis en que en mi tierra, a lo que es llevar agua de un río a otro, se le llama trasvase, y hay un famoso cantautor aragonés que dice: ya no se llama trasvase, que se llama transfusión.

También quiero decir que se ha llegado tarde por una cuestión: porque se ha estudiado tarde. Es verdad que con la ley anterior era difícil, pero no imposible. Probablemente con el artículo 23 de la ley anterior —seguro que ésta no va a durar como la anterior, que la hemos criticado mucho pero duró 106 años— si se podría haber hecho algo, porque todos sabemos que un gobierno puede hacer muchas cosas cuando quiere, y, de hecho, cuando se lo propone lo hace; pero ustedes no lo han hecho ni tampoco los gobiernos anteriores, con lo que nos encontramos ante una realidad: las Tablas de Daimiel se están agotando; necesitan entre 100 y 200 hectómetros al año. Eso es lo que habría que hacer y es lo que nosotros defenderíamos.

En la Ponencia he oído reiteradamente que los socialistas querían salvar las Tablas de Daimiel. La verdad es que a mí no me lo han demostrado, porque en mi pueblo el garbo se demuestra andando. Esto está claro. Los cien hectómetros habría que buscarlos donde estaban. ¿Dónde? No lo sé; probablemente, ustedes no son valientes, y para gobernar hay que ser muy valientes, tan valientes como para decir que se riegue menos en La Mancha; si existen entre 100 y 150.000 hectáreas de regadío en La Mancha, habría que decirles que no se puede regar tanto o que saquen más agua del Tajo. Esto es grave.

Yo tengo aquí unos datos que no sé si son ciertos. En estos momentos Entrepeñas está en un 41,76 por ciento, según los últimos datos que me han facilitado —también hablaré de los datos— y Buendía en un 32,21 por ciento. Esto quiere decir que casi todos los embalses de este país, como por desgracia, llueve poco, los tenemos bajos.

Hay una cosa que, a mi juicio, ustedes no han hecho. Me gustaría preguntar a todas sus señorías si saben en estos momentos qué aportación tiene el Tajo en cabecera y qué aportación tenemos que dejar en la frontera. No nos olvidemos que el Tajo es un río internacional. Me dirijo no sólo a los portavoces, sino a todas SS. SS., las del Congreso y las del Senado, porque esto tiene que estar muy claro. Todo lo que pido son datos, porque con el agua, que es un recurso pobrísimo, escaso y muy valioso, que dentro de poco valdrá como el plasma, no se puede jugar, señor Ministro, y usted lo sabe. Hace poco, usted asistió a una inauguración —fue una comedia— en el Ebro, concretamente el agua que bajaba por un barranco. Yo creo que usted sintió vergüenza, pero esto es aparte. No quiero ir atrás, pero creo que a usted le llevaron y le engañaron. Esto pasa a veces por tener malos amigos, pero ésta es otra cuestión.

Lo que sí es verdad es que con el agua hay que ser exquisitamente respetuosos y hay que saber lo que tenemos. Ustedes lo saben porque los organismos de cuenca, en los que ustedes tienen a sus Presidentes, les dan los datos, pero nosotros no los sabemos porque no nos los dan, y cuando entra una ley en el Senado, con carácter de urgencia, no tenemos tiempo de irnos a Toledo o al Guadiana a sacar unos datos. Le decimos todo esto, señor Ministro, para que en la próxima Ley de Aguas nos den los datos a todos los Diputados y Senadores. Esto es importantísimo y, probablemente, con eso no erraríamos lo que us-

tedes están errando, y, si no, usted pregunte a cualquiera de nosotros, qué agua tiene el Tajo, qué embalses, qué capacidad, etcétera, y verá que no lo sabemos, o lo sabemos algunos y no todos. Lo que una Cámara no puede hacer es levantar el brazo o pulsar un botón sin tener todos los datos. Yo le pido, por favor, que para cualquier actuación subsiguiente en materia de aguas, en esta Cámara se reciban todos los datos mucho antes que la ley. Para mí, esta así de claro.

También se ha hablado de otra solución que daba el Senador García Royo, referente a los bombeos. Todos sabemos que en estos momentos el bombeo parece que está desechado porque es poco menos que una utopía. Por supuesto, el proyecto no es serio ni riguroso. Ustedes tenían que decir en estos momentos a costa de quién van a llenar el acuífero 23, si a costa de no regar los regantes de La Mancha o a costa del Tajo. Esto hay que decirlo así de claro, porque con 60 hectómetros ustedes no van a llenar el acuífero 23; lo van a llenar con 100 hectómetros durante unos cuantos años. Esto lo sabemos todos y usted también lo sabe, señor Ministro.

Nada más y muchas gracias. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Fajarnés.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor ALONSO COLACIOS: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a intervenir muy brevemente porque no estamos en turno de réplica, sino en turno de portavoces.

Este Senador y el Grupo Parlamentario Socialista agradecemos mucho el tono que ha empleado S. S., señor Luna, en esta última intervención. Aunque sea reiterativo, no estamos hablando en esta ley del trasvase Tajo-Segura ni de la Ley de Aguas ni de ecología como ciencia biológica; estamos hablando de ecología integrada en la economía. No hablamos de la ecología a nivel de ciencia, a nivel de una determinada facultad de ciencia; estamos hablando del concepto económico que tenemos algunos partidos y que en otros, dentro de su ideología liberal, resulta incongruente.

Por lo tanto, mantenemos nuestra posición de oponernos a todas las enmiendas presentadas por la Agrupación Liberal, del Grupo Mixto, y también a la enmienda presentada por el Grupo Popular, ya que el resto de los Grupos políticos de esta Cámara no han presentado ninguna enmienda. Para información de todas SS. SS., en Comisión el resto de los grupos estaba de acuerdo —con su preocupación y sus reticencias, hay que decirlo también— con el contenido de este proyecto de ley. Yo me alegro, a nivel personal y como representante del Grupo Socialista, de que, con la decisión de aprobar este proyecto experimental para tres años, podamos ir superando entre todos la situación tan trágica que padece hoy el Parque Nacional de las Tablas de Daimiel.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Vamos a votar, en primer lugar, las enmiendas números 2, 3, 4, 5, 6 y 8, todas al artículo 1.º, de la Agrupación de Senadores del Partido Liberal. ¿Se pueden votar todas conjuntamente? (*Asentimiento.*)

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 197; a favor, nueve; en contra, 145; abstenciones, 43.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos la enmienda número 12, al artículo 1.º, de Coalición Popular.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 194; a favor, 45; en contra, 141; abstenciones, ocho.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos el artículo 1.º

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 193; a favor, 144; en contra, uno; abstenciones, 48.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Votamos los artículos 2.º, 3.º y 4.º

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 193; a favor, 145; abstenciones, 48.

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobados.

Votamos, a continuación, la enmienda número 7, de la Agrupación de Senadores del Partido Liberal, a la disposición adicional.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 193; a favor, nueve; en contra, 143; abstenciones, 41.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la disposición adicional.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 183; a favor, 147; en contra, dos; abstenciones, 34.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

Votamos las enmiendas 10 y 11, de Coalición Popular, que propugnan dos nuevas disposiciones adicionales.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos

emitidos, 198; a favor, 45; en contra, 145; abstenciones, ocho.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos la disposición final.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 197; a favor, 145; en contra, uno; abstenciones, 51.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

Queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el proyecto de ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca alta del Tajo, a través del Acueducto Tajo-Segura, con carácter experimental, con destino al Parque Nacional de las Tablas de Daimiel.

— DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS, ORDENACION DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, URBANISMO, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN RELACION CON EL PROYECTO DE LEY SOBRE DECLARACION DE INTERES GENERAL DEL ESTADO DE LAS OBRAS PARA EL SUMINISTRO DE AGUAS PARA CONSUMO URBANO E INDUSTRIAL EN LA ZONA DE SAGUNTO (SE TRAMITA POR EL PROCEDIMIENTO DE URGENCIA)

El señor PRESIDENTE: Entramos en el apartado b) de este segundo punto del orden del día, que es la discusión del proyecto de ley sobre declaración de interés general del Estado de las obras para el suministro de aguas para el consumo urbano e industrial en la zona de Sagunto.

Para la presentación del proyecto, señor Presidente de la Comisión, ¿a quién ha designado la misma?

El señor GONZALEZ GASTAÑAGA: La Comisión designó al Senador Carbó para hacer la presentación del dictamen.

El señor PRESIDENTE: El Senador Carbó tiene la palabra.

El señor CARBO JUAN: Señor Presidente, señor Ministro, señorías, cúpleme el honor de presentar ante ustedes el proyecto de ley sobre declaración de interés general del Estado de las obras para el suministro de aguas para el consumo urbano e industrial de la zona de Sagunto.

El día 25 del próximo pasado mes de junio tuvo su entrada en esta Cámara, después de ser aprobada en el Congreso en lectura única, la mencionada ley, terminado el plazo de presentación de enmiendas, el 29 del mismo mes. Sólo se han presentado dos enmiendas por el Grupo Parlamentario Socialista, siendo aprobadas las mencionadas enmiendas tanto en el trámite de Ponencia como en el de Comisión, esperando que esta ley sea aprobada también en esta sesión plenaria.

Señor Presidente, previendo que esta ley pueda ser aprobada en lectura única, le sugeriría que me permitiera hacer una exposición, abundando en la defensa de la misma.

El señor PRESIDENTE: No es éste el turno. Hay un turno a favor. Si S. S. quiere tomar la palabra en el mismo, yo se la daré si no la pide otro, pero éste no es el momento procesal oportuno.

El señor CARBO JUAN: Confiando en que esta ley sea tratada con el mismo cariño con que lo ha sido en Ponencia y en Comisión, espero al turno de portavoces para consumir un turno en defensa de la misma.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

¿Turno a favor? (Pausa.) Tiene la palabra el señor Carbó.

El señor CARBO JUAN: Gracias, señor Presidente.

Yo quisiera hacer unas reflexiones acerca de las necesidades que ha creado lo que se llamó la reconversión del sector siderúrgico, realizada de acuerdo con los Reales Decretos-ley números 8/1983, de 30 de noviembre, y 27/1984, de 26 de julio, específicamente denominados de reconversión y reindustrialización.

Este, con gran diferencia con cualquier otro, ha sido el problema que más desasosiego e inquietud creó en la clase trabajadora afectada, tanto la que padeció directamente como la que lo sufrió indirectamente, dando lugar a multitud de movilizaciones y presiones de todo tipo. Especial trascendencia tuvo, por ser la primera, la reconversión iniciada en 1984 en la empresa estatal Altos Hornos del Mediterráneo, que SS. SS. saben que está ubicada en la ciudad de Sagunto, ello corregido y aumentado por toda clase de conjeturas, las más negativas, por la incredulidad del personal afectado, del pueblo en general, de que el Gobierno socialista tuviera la respuesta y la solución adecuada al panorama laboral que se vislumbraba y, sobre todo, que esta solución contemplara específicamente la recolocación de todos los excedentes de personal que se produjeron como consecuencia de la paralización de las obsoletas instalaciones de cabecera, que databan de los años 1920 y 1922.

Hoy, al año y medio de la fecha en que finalizó la vigencia del Real Decreto que declaró zona de preferente localización industrial a Sagunto, consideramos que los problemas derivados de las leyes de reconversión y reindustrialización citadas al principio, en lo que respecta a la recolocación del personal que quedó excedente, han sido resueltos a entera satisfacción, primero por jubilación anticipada a los 60 años, con el cien por cien de salario real; segundo, por jubilaciones preanticipadas a los 55 años, con salario del 80 por ciento bruto y la recolocación de los restos en las industrias instaladas en el área de Sagunto. Para conocimiento de SS. SS. sólo diré que en el censo de abril del presente año, había 52 empresas instaladas trabajando, 24.000 millones de inversión y 1.654 puestos de trabajo, 803 de los fondos de promoción,

267 contratados, 394 seleccionados y pendientes 142.

La necesidad de abastecer de agua a la zona de Sagunto y sus industrias se contempla ya en el decreto 515/1972, de 9 de marzo, por el que se adjudica el concurso para la construcción de la cuarta planta siderúrgica integral de Sagunto que, en su artículo 6.º, establece que el Estado procederá a realizar las obras necesarias para suministrar agua a la cuarta planta siderúrgica integral desde el río Turia a Sagunto, autorizando a la Confederación Hidrográfica del Júcar para transportar hasta Sagunto, del canal Júcar-Turia, por el canal que se encomienda construir, un caudal de 3,05 metros cúbicos por segundo, con carácter provisional y hasta tanto lleguen a Sagunto los caudales procedentes de otros excedentes.

Por Orden ministerial de 28 de julio de 1977, la Dirección General de Obras Hidráulicas acepta el ofrecimiento de la Real Acequia de Moncada de utilizar el canal, y le autoriza a derivar un volumen equivalente al caudal continuo de 3,05 metros cúbicos por segundo, para ser conducidos hasta la acequia del Arrif y, por ésta, a la cuarta planta siderúrgica.

La necesidad de abastecer de agua a esta zona se fija en el balance hidráulico del área de Sagunto, que debe ser enfocado en primer lugar desde la demanda, que es la que determinará que la política de reindustrialización de la zona industrial del área de Sagunto sea un éxito.

Desde este punto de vista, los recursos existentes en la zona se analizarán por la disponibilidad y también en razón del progresivo deterioro de la calidad.

La población de Sagunto, que en 1981 era de 55.294 habitantes, pasó en 1985 a 57.868, superando el estancamiento que se produjo en los años 1983-1984, que coincidió, por otra parte, con el proceso de reconversión.

El planteamiento actual, desde la movilización de los planes estatales de inversión industrial y concretamente la reconversión de la industria siderúrgica, plantea un cambio en las circunstancias que motivaron el compromiso estatal de abastecimiento de aguas a la cuarta planta, obliga a un replanteamiento de las necesidades del agua en el área de Sagunto y a la creación del Polígono industrial SEPES, administrado por el Ayuntamiento de Sagunto, para la instalación en la zona de nuevas industrias, alternativas a la siderúrgica, para absorber el desempleo general por la reconversión. Con esta premisa, el Ayuntamiento de Sagunto, con fecha 14 de marzo de 1985, conjuntamente con la empresa AHM, S. A., solicita la concesión de caudales de agua para cubrir sus necesidades, quedando éstas cifradas en 0,4 metros cúbicos por segundo y 0,6 metros cúbicos por segundo continuos para cada caso. Esta reserva de caudales a favor del Estado debe realizarse en base al balance hidráulico del área de Sagunto, teniendo en cuenta las expectativas razonables de crecimiento en el plazo que nos parece prudente de cinco años.

Se crean polígonos industriales en Sagunto para dar salida a la alternativa de la siderúrgica, de los que no voy a hacer mención para no cansar a SS. SS. No obstante, tengo a disposición de todos ustedes, señorías, los censos de empresas instaladas en Sagunto, así como el informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar por si a algu-

no de los señores Senadores le interesara. Haría mención nada más a que el abastecimiento industrial de Sagunto actualmente está en un período de profunda salinización. La interfase, por ser tan próxima al mar, en estos momentos, representa que los cloruros sódicos y los nitratos están en un punto que hace prácticamente inutilizable el agua, incluso para las industrias.

En conclusión, por lo anteriormente expuesto, se puede deducir que las demandas de agua urbana e industrial proyectan un horizonte de cinco años considerado de 28,58 hectómetros cúbicos/año. Este volumen debe dividirse en 9,07 hectómetros cúbicos/año para el abastecimiento urbano, 6,40 hectómetros cúbicos/año para las necesidades de los diversos polígonos abastecidos por el ayuntamiento y 13 hectómetros cúbicos/año para utilización de las grandes empresas derivadas del proceso de reconversión siderúrgica en Sagunto. Como los recursos disponibles ascienden a 8,86 hectómetros cúbicos al año, la satisfacción de la demanda prevista sólo se puede alcanzar aportando caudales externos. No nos cansaremos de repetir que la intensa concentración de las extracciones del acuífero en el «Camp de Mor Vedre» y el hecho de que exista una gran transmisividad, por encontrarse en contacto directo con el mar, determina el proceso de intrusión salina que compromete, a corto plazo, los recursos utilizables del mismo.

Parece lógico pensar que la alternativa al proceso de intrusión pasa necesariamente por la paralización de nuevas captaciones e incluso por reducir al máximo las actuales, preferentemente las más próximas al frente de avance de la interfase de intrusión.

Después de lo expuesto, lo realmente utilizable en el medio plazo son 4,77 hectómetros cúbicos/año, de los que 3,35 hectómetros cúbicos/año se dedican al abastecimiento urbano y el resto, esto es 1,42 hectómetros cúbicos/año, como agua industrial por ser de baja calidad. Las aportaciones que se deben realizar suman un total de 23,79 hectómetros cúbicos/año, de los cuales 5,72 hectómetros cúbicos/año corresponden a abastecimiento urbano, 6,40 hectómetros cúbicos/año a los polígonos abastecidos por el municipio y 11,67 hectómetros cúbicos/año a las grandes empresas. Como quiera que el corrector de estas necesidades es uniforme, el caudal mínimo a transportar sería algo menor del metro cúbico segundo, pero parece razonable realizar una reserva de caudales a favor del Estado a través de la Confederación Hidrográfica del Júcar de un metro cúbico/segundo para las necesidades urbanas e industriales de Sagunto y su área.

Señor Presidente, señorías, el carácter riguroso de esta justificación es avalado por todos los informes pertinentes de la Confederación Hidrográfica del Júcar en sus estudios sobre la cuenca del río Palancia, lo que nos reafirma total y absolutamente en que la reindustrialización del área de Sagunto ha sido una experiencia nueva, que también ha sido exitosa, pues se ha constituido un área industrial importante y diversificada que permite la variedad del empleo y aplicación de nuevas tecnologías. En muchas industrias prima la tecnología punta, con la finalidad del producto de calidad competitivo no sólo a nivel

nacional sino europeo y, sobre todo, señorías, se ha conseguido suprimir, por un lado, la sangría económica que representaba el mantenimiento de industrias obsoletas como AHM, y dedicar estos recursos a reindustrializar toda el área que, con el monocultivo industrial, quedaba convertida en un reducto o islote donde no se vislumbraba ningún futuro halagüeño.

Para que todo ello se convierta a corto plazo en una auténtica realidad para siempre, sólo queda esperar el apoyo de SS. SS. a esta ley del Estado, de declaración de interés general de las obras para el suministro de aguas de consumo urbano e industrial en la zona de Sagunto para que sea aprobada y no permita, como los escépticos y los demagogos auguraban, la muerte de un pueblo. Que este Sagunto resurja, como el Ave Fénix, de sus propias cenizas, para ver en el mismo lugar un área industrial común que paulatinamente vaya creciendo y convirtiendo a Sagunto en un remanso de trabajo, paz, prosperidad y progreso.

Gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Carbó.

¿Turno en contra? (Pausa.)

¿Turno de portavoces? (Pausa.)

¿El señor Martí i Ferré había pedido la palabra? (Asentimiento.)

Su señoría tiene la palabra.

El señor MARTÍ I FERRE: Gracias, señor Presidente.

Para fijar la posición del Grupo de Convergencia y Unión ante la declaración de interés general del Estado de las obras para suministro de aguas para consumo urbano e industrial de la zona de Sagunto.

Señorías, nosotros, desde la solidaridad (admitimos ya desde un principio que votaremos a favor de este proyecto de ley), queremos hacer unas precisiones tal como hicimos también en Comisión.

Nos encontramos en un primer punto con el abastecimiento a una población en concreto, con que este abastecimiento es para uso industrial (un metro cúbico por segundo), que ha sido declarado de interés general y que se hace a través de un trasvase de cuencas, lo que ha sido admitido ya también en Comisión.

Nosotros hubiéramos deseado desde un principio que la concesión pertinente por parte del Gobierno, por parte de la Administración central, se diera ya a la Administración valenciana y que fuera la Comunidad Autónoma de Valencia la que realizara las obras pertinentes con un acuerdo económico y financiero que permitiera llevar a cabo, de forma gratuita, este trasvase de aguas. Decimos esto porque el abastecimiento a una población creemos que no puede ser de interés general y sí es una de las competencias inalienables que tienen las comunidades autónomas.

En la forma, discrepamos, pero desde la solidaridad, ya demostrada, como ha dicho el Senador Carbó, cuando se iniciaron los planes de la cuarta planta siderúrgica y se derivaban estos caudales no precisamente desde el sitio del que en este momento están hablando, sino desde el

Ebro, dijimos sí a este trasvase. También queremos decir sí en este momento para que no padezca la ciudad de Sagunto y, aunque la forma empleada no nos parece adecuada, a pesar de ello, vamos a votar favorablemente.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el portavoz de Coalición Popular, señor Albiñana.

El señor ALBIÑANA CALATAYUD: Señor Presidente, señor ministro, señorías, es probable que choque a la Cámara que un Senador integrado perfectamente en el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, cuyo Grupo no ha tenido arte ni parte en la confección de esta ley, haga una defensa —porque, de hecho, la voy a hacer— de este proyecto; defensa que, por otra parte, está claro que no necesita, porque no ha habido ninguna enmienda por parte de ningún Grupo Parlamentario y ha pasado, brillantemente incluso, por la Comisión correspondiente.

Tengo que decir que estoy plenamente satisfecho de este proyecto y lo estoy porque supone, cuando menos, una mejora socioeconómica de los intereses de una querida comarca de mi querida Comunidad autónoma valenciana. Una comarca que se conoce más que como Sagunto como «Camp de Mor Vedre», antiguamente Campo de Morviedro, haciendo referencia al Campo de Muro Verde. Así es aquella zona, señorías. Es verde no solamente porque así la ha dotado la naturaleza, sino porque sus gentes, con su esfuerzo, su trabajo y su tesón así la supieron hacer.

Pero difícilmente se puede hablar de ninguna zona de Sagunto sin hacer una referencia, si acaso somera, a su historia; historia que tiene un empaque cultural extraordinario como lo demuestran perfectamente su teatro romano, su circo romano y su casco antiguo; con una artesanía también de aquella época, como la de cerámica y alfarería; con numerosos restos arqueológicos recogidos, que sin lugar a duda dio origen a una industria similar de nuestra época. La agricultura entonces se inició con el aceite y el vino; ahora, lógicamente, es mucho más extensa.

Tengo que decir que todo esto giró alrededor de algo que yo considero el «alma mater» de aquella zona: el puerto; un puerto que sirvió no solamente para que allí se realizasen las transacciones comerciales, sino que era además el punto que unía el romano Sagunto y la pujante Italia; un puerto que arracimó a su alrededor a gentes y a pueblos. Es un puerto en el que después, casi actualmente, y no de una manera caprichosa, tuvo que instalarse, precisamente por la ubicación, una industria siderometalúrgica especial, unos altos hornos, que fueron el todo para aquella zona y que después, por determinada actuación política, es casi nada.

Tengo que decir que mi Grupo parlamentario va a votar «sí», sin lugar a dudas y sin paliativos, a este proyecto de ley. Además de parecernos fenomenales las concesiones que en él se hacen—nos parecen pocas—, no obstante, nos parece una medida compensatoria, que bienvenida sea.

Muchas gracias, señor presidente, gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

El señor Carbó tiene la palabra.

El señor CARBO JUAN: Señor Presidente, vuelvo a este estrado, igual que en Comisión, para decirle al señor Martí que, de alguna manera, sus manifestaciones también quedaron contestadas en aquella ocasión y reiterarle que las competencias de una cuenca, cuando ésta afecta a varias comunidades, son totalmente del Estado. En este caso, el Estado ha hecho lo necesario para que de la cuenca del Júcar se detraiga el metro cúbico del río Cabriel, que todavía tiene algún excedente para poderlo realizar, y esto está perfectamente hablado y negociado con la Comunidad Valenciana; por tanto, puede tener la absoluta tranquilidad de que no se ha hecho nada irregular y está todo perfectamente claro. Tenemos el orgullo de creer —y ésta ha sido una de las premisas que nos ha llevado siempre de la mano— que siempre se han hecho las cosas con claridad y de una manera íntegra.

Al señor Albiñana le diría que le agradezco el canto que ha hecho de mi pueblo, que es Sagunto, en el que he vivido toda mi vida; yo le agradezco este canto que ha hecho a Sagunto; los saguntinos y los valencianos se lo agradecemos así; pero a mí no me tiene que contar la historia de Sagunto, porque la he vivido día a día. La Comunidad Valenciana y Sagunto han sufrido una serie de cuestiones importantes en los últimos años. Yo le agradezco todo lo que ha dicho de que Sagunto fue «Muro Verde». Por tanto, desde la perspectiva de ser un ciudadano de Sagunto y haber tenido el orgullo y el honor de haber presidido su ayuntamiento, le agradezco, como saguntino y valenciano, el canto que ha hecho, la alegoría a Sagunto.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Vamos a proceder a la votación.

Votamos el proyecto de ley en su totalidad.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 198; a favor, 196; abstenciones, dos.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Tal como dispone el artículo 90 de la Constitución, se dará traslado, de las enmiendas propuestas por el Senado, al Congreso de los Diputados para que éste se pronuncie sobre las mismas en forma previa a la sanción del texto definitivo por Su Majestad el Rey.

— DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS, ORDENACION DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, URBANISMO, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN RELACION CON EL PROYECTO DE LEY DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

El señor PRESIDENTE: Entramos en el apartado C) de

este punto del orden del día, que es la discusión del proyecto de ley sobre ordenación de los transportes terrestres.

Tiene la palabra el señor Presidente de la Comisión, en representación de la misma.

El señor GONZALEZ GASTAÑAGA: Se acordó que la defensa la hiciera yo mismo, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Su señoría tiene la palabra.

El señor GONZALEZ GASTAÑAGA: Señor Presidente, señorías, me toca a mí hacer la presentación de esta Ley de ordenación de los transportes terrestres y sé que todos somos conscientes de la importancia de ella.

La actual legislación reguladora del transporte por carretera data de 1947, en tanto que la del transporte ferroviario data, nada menos, que de 1877. Era, pues, necesaria esta ley.

Esta ley, después de su trámite en el Congreso, entró en el Senado el día 29 de mayo. El plazo de presentación de enmiendas terminó el día 10 de junio y fue ampliado hasta el día 16. Reunida la Comisión, se nombró una ponencia formada por los señores Canalejo Mateo, del Grupo Popular; De Luna Aguado, del Grupo Mixto-Partido Liberal y los socialistas, señores Arija Hernández, Albert Sanjosé y Galán Cano. Me consta que el trabajo de la ponencia fue ímprobo, ya que es una ley a la que se han presentado 523 enmiendas, de ellas tres propuestas de veto. La ponencia consiguió aceptar, si no en su totalidad al menos en parte, 103 enmiendas, que significa el 20 por ciento.

Pasamos a Comisión. La Comisión se reunió y dictaminó el proyecto de ley que tienen ante ustedes, para el que pido el voto favorable debido a las necesidades de todos los medios interesados en el transporte de nuestro país.

Nada más, muchas gracias señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Se han presentado tres propuestas de veto. La primera de ellas de la Agrupación de Senadores del Partido Liberal, correspondiente a la enmienda número 19.

Tiene la palabra el señor De Luna, por tiempo de diez minutos.

El señor DE LUNA AGUADO: Señor Presidente, señorías, ya conocen la complejidad de este proyecto de ley que lleva dos legislaturas sin ver la luz pública y que, sin embargo, es de enorme trascendencia para uno de los sectores más dinámicos e importantes de nuestra actividad económica.

La verdad es que casi nada se ha hecho desde el año 1977 en que, por iniciativa de unos pocos, se promovió la creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en donde se concentraron competencias sobre transporte marítimo, aéreo y terrestre, dispersas antes en los Ministerios de Marina, Aire y Obras Públicas. Hubo esperanzas en que la creación de este Ministerio pudiera resolver las

cosas, pero hasta ahora no ha habido prácticamente ninguna solución.

La presentación del Libro Blanco del Transporte, en 1979, dio bastantes esperanzas de que se establecieran los principios y las líneas directrices de lo que había que hacer en materia de transportes. Estas esperanzas —como decíamos— pronto se vieron frustradas al relegarse al olvido. Evidentemente, la reordenación del transporte es necesaria y SS. SS. tendrán que reconocer que su acomodación a la España de la Constitución y de las autonomías así lo exige, aprovechando para actualizar, homologar y armonizar nuestra normativa con la imperante en la Comunidad Económica Europea en la que estamos integrados.

Si la Ley de Ferrocarriles de 1877 es centenaria, medio siglo tiene ya la Ley de Ordenación Ferroviaria de 1941 y se aproxima a ella la Ley de Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación, de 1947. ¿Qué defectos tiene el proyecto de ley? En el debate presupuestario del pasado mes de diciembre, al discutir la Sección 23, ya anticipábamos nuestra consideración desfavorable a este intento de ordenación del transporte terrestre y la proliferación de enmiendas es un claro exponente de la necesidad de un nuevo estudio del proyecto y de una nueva redacción, adaptada con realismo a los avances técnicos e importantes cambios sociológicos y económicos de la actualidad.

La agrupación de Senadores del Partido Liberal discrepa en la forma de su planteamiento, opinando que debería de haberse empezado por una ley marco, la Ley General de los Transportes, de contenido claro y reducido por una llamada a la coordinación, integración y optimización de los sistemas y modos de transporte, evitando desequilibrios y distorsiones. A partir de ella es cuando habría que haber abordado el desarrollo de la ley específica en los diferentes modos.

La oportunidad de tener que pasar este proyecto de ley a una segunda legislatura, la actual, y su comienzo desde cero, tuvo que aprovecharla el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones para la redacción de una nueva ley que recogiera no sólo las observaciones de los órganos de las Comunidades Europeas, sino lo prolífero de las enmiendas recibidas. Es lamentable, señorías, no haber aprovechado esta oportunidad y es lamentable porque del Congreso nos llega un texto algo más pulido, pero defectuoso, y cuyo texto fue calificado por el señor Tamames, de la Agrupación de Izquierda Unida, como largo, farrañoso, burocratizador y excesivamente intervencionista; por el señor Ortiz González, del PDP, como jurídicamente deficiente y estatalizador; por el señor Sedó, de Minoría Catalana, de denso, confuso y reiterativo; y por el señor Trillo, del Grupo Popular, de incompleto, confuso y reglamentista.

El tratamiento, separado por el Congreso, de la Ley Orgánica de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable es un avance positivo.

También hay que destacar favorablemente el esfuerzo de la Ponencia en el Senado que ha subsanado deficien-

cias del texto y que, a nuestro juicio, ahora sería el momento de una nueva redacción concisa y clara, señalando los principios y eliminando todo lo que corresponda a un posterior reglamento, sin que entre en nuestro propósito que el PSOE haga la ley y nosotros el reglamento.

Pasamos a la postura de la Agrupación del Partido Liberal. Al igual que otros Grupos Parlamentarios, nosotros pedimos la devolución de este proyecto para promover su perfeccionamiento. Resumiendo, el proyecto es políticamente estatizador e intervencionista, sigue siendo jurídicamente deficiente y más que de ley tiene vocación de reglamento. Evitando argumentaciones ya reiteradas en estas Cortes, consideramos conveniente mejorar técnicamente la ley en el aspecto jurídico, precisamente conceptos, eludiendo solapamientos con otras leyes, eliminando dudas y burocracia con la proliferación de nuevos entes de transportes, introduciendo normativas que puedan beneficiar y agilizar el funcionamiento del ferrocarril, así como su integración urbanística.

El proyecto dista de dar adecuada respuesta a las necesidades actuales que presentan las empresas de transporte, los usuarios y la Administración. Su aspiración de universalidad, pasando de principios básicos a regulaciones concretas a través de 188 ó 189 artículos —caso que se apruebe una enmienda del Partido Liberal, de adición— y finalmente las disposiciones adicionales y transitorias, en realidad son un caballo de Troya enmascarado de nacionalizaciones encubiertas con la creación de ENATCAR.

Señorías, desde la presentación de dicha ley, por el Director General de Transportes en la Asociación del Transporte, sorprendió que sus redactores y ponentes quisieran convencernos de que los principios en que se inspiraba la ley eran liberales. La verdad es que aquellos principios liberalizadores en que se inspira el proyecto, según su preámbulo, no se cumplimentan en la disposición adicional primera al crear la Empresa Nacional de Transportes por Carretera y adquiere un tinte de liberalización descafeinada, discriminatoria y a plazos en la transitoria tercera.

Señorías, para hacer justicia, todos saben que ATCAR, filial de RENFE, que fue una respuesta de actividad autónoma dentro del marco legislativo del año 1969 y donde se llegó a administrar el patrimonio concesional de RENFE en soluciones de economía mixta que intentaban armonizar esos intereses de empresas, usuarios y Administración en empresas mixtas, ha funcionado tan bien y con resultados tan satisfactorios que han hecho decir al señor Tamames que ATCAR es una de las cosas que mejor han funcionado en RENFE. Ese ATCAR, señorías, que fue el motor de los años oro del transporte, renovando material, mejorando los servicios y haciendo confluir con éxito la actividad conjunta pública-privada, es patrimonio de RENFE y, por tanto, patrimonio de todos los españoles. Su privatización deberá respetar el principio de libre competencia a través de concurso público, huyendo de cualquier disfraz reglamentista o de esos derechos ancestrales que algún transportista alegue, que parten de 1934 cuando la información participada de algún funcionario

menesteroso permitía a ciertos privilegiados ser primeros peticionarios y automáticamente millonarios.

Señorías, es una satisfacción coincidir todos en el sentido de que, si RENFE tenía el derecho de tanteo por razones de coordinación del transporte terrestre, no se subrogue en ello. ENATCAR ya que afectaría a los más elementales derechos de la empresa privada y de los usuarios. Supondría convertirla en heredera de ese derecho de tanteo que defendía la legislación de 1947 y que ahora tanto la UGT como el Consejo de Estado consideran conveniente su extinción.

Es evidente que los liberales defendemos que la actividad pública debe tener carácter subsidiario y acudir tan sólo a aquellos sectores o actividades en los que no tenga acceso la iniciativa privada. El proyecto incurre en esa postura estatizadora ya denunciada, al enfrentar los principios de nuestra Constitución, concretamente los recogidos en el artículo 128, en relación a reservas al sector público ramas o servicios esenciales, y los del artículo 38, donde se reconoce la libertad de empresa en el marco de economía de mercado.

Reconociendo como legítimas las pretensiones de cualquier transportista a llegar a ser titular de concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera, sean nacionales o internacionales, o bien de autorizaciones de reiteración determinadas por el artículo 35, y las aspiraciones del transporte privado a explotar y administrar el patrimonio de concesiones y autorizaciones en carretera de RENFE y FEVE, la Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal insistiría, de no aceptarse este veto, en la reconsideración por parte del Grupo Socialista para poder llegar, al menos, a las transaccionales que se han discutido en Comisión sobre la disposición adicional primera y las transitorias tercera y quinta, apoyadas por la mayor parte de los grupos de la oposición, lo que permitiría una solución más acorde a la necesidad del transporte y más congruente con ese principio de liberalización que parece inspirar el proyecto.

Con el fin de dar respuesta a esas legítimas aspiraciones de los transportistas de poder acudir a la titularidad de concesiones y autorizaciones de carreteras en régimen de libre competencia, solicitamos al Grupo Socialista que nos anticipe en este debate alguna referencia de concesión, nacional e internacional o autorizaciones de reiteración a las que se podría optar mediante concurso público, pero desde ya. Dudamos que con la creación de ENATCAR exista respuesta alguna, ya que recogerá, indudablemente, todo lo que no quede en manos de sociedades filiales, empresas mixtas o transportistas coordinados. Si pese a la reiterada insistencia de la oposición, ENATCAR se crea, y si la voluntad liberalizadora expresada en el preámbulo de este proyecto de ley es verdadera, sugerimos una solución salomónica: una vez creada y cumplida la misión, en un plazo no superior a un año, privatizarla, bien en concurso público, bien vendiendo en bolsa las acciones patrimonio de todos los españoles. Así es de sencillo y de transparente. Y si no lo hace el PSOE, desde aquí anticipamos que, con seguridad, lo hará la oposición

cuando esté en el poder. Después no se diga que no aportamos soluciones.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Turno en contra? (Pausa.)

El señor GALAN CANO: Señor Presidente, la coincidencia, a veces, de criterio entre el veto que se acaba de defender y el de la Agrupación del PDP, creo que me permitirá reagrupar la contestación e intervenir con posterioridad.

El señor PRESIDENTE: Por la Agrupación de Senadores del PDP, tiene la palabra el señor García Royo. (El señor Vicepresidente, Rodríguez Pardo, ocupa la Presidencia.)

El señor GARCIA ROYO: Señor Presidente, señorías, el veto que ampara nuestra enmienda número 18 recopila las razones que mi Agrupación de Senadores del Partido Demócrata Popular entiende como eficaces para pedir la devolución de este proyecto de ley al Gobierno. No obstante, hemos de aplaudir que en este segundo intento, el proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres, con sus 188 artículos, ocho disposiciones adicionales, más transitorias, derogatoria y final, quede regulado por el propósito básico que conlleva de dar una nueva normativa sobre algo tan vital en el desarrollo económico como es el transporte terrestre, que aspire a ser dinámica y, además, ahora europea por el tríplice compromiso político, jurídico e histórico. De ahí que no haya reparos, por nuestra parte, a este proyecto, en cuanto se acomoda a la España de la Constitución, a la España de las autonomías y a la España políticamente incrustada en el concierto europeo.

Halla base este veto al afirmar nuestra Agrupación la discrepancia radical con el proyecto de ley por el sistema seguido, entre las fórmulas jurídicas posibles, por la forma y por el fondo.

En primer lugar, el proyecto nos parece políticamente intervencionista y estatalizador. Jurídicamente deficiente, por tener más vocación de reglamento que de ley y por el desconocimiento que en buena medida comporta del esquema competencial del Estado y de las comunidades autónomas. Técnicamente rudimentario y poco elaborado, previéndose las graves dificultades que en el desarrollo de su vigencia social, así como en su conversión en realidad viva frente a la sociedad, que es en última instancia su destinataria.

Respecto a la fórmula jurídica elegida, nos parece la menos idónea en cuanto los principios se mezclan con las determinaciones casuísticas y detalladas, habiendo sido preferible una ley de bases que articulara un esquema desde el consenso de las fuerzas sociales y políticas, pasando luego a una regulación concreta sobre la base de este armazón común. La mezcla de lo esencial con lo accesorio dificultará seriamente la tarea del funcionamiento y aplicación en cuanto a su forma.

Dijimos antes que vetamos este proyecto de ley por entenderlo intervencionista y estatalizador. Choca con el

programa electoral que el PSOE aireó en junio de 1986, concretamente en el punto 3.6.2, y que pregonaba aumentar la calidad y seguridad de la oferta del sistema de transporte adecuándolo al marco de la Comunidad Económica Europea. Adaptaciones con las que creo comulgamos todos los Grupos Parlamentarios aquí presentes.

Desde la exposición de motivos, en la que, respetando en todo caso el sistema de mercado y el derecho de libertad de empresa constitucionalmente reconocidos, tiende a que la empresa de transporte actúe en el mercado con el mayor grado de autonomía posible, permitiendo a la vez una graduación de intervencionismo administrativo, según cuáles sean las circunstancias existentes en cada momento. En el desarrollo del texto estas afirmaciones tan rotundas aparecen desmentidas, tanto por lo que afecta a aquel objetivo del programa electoral como por lo que a esta exposición de motivos se refiere, incorporando el proyecto una regulación que lo abarca todo, que somete todo a la decisión de la Administración, desde la programación y planificación hasta el régimen económico y financiero —donde la potestad tarifaria puede dar al traste con el juego del mercado, plasmado vía precios—, o la coordinación de los diferentes modos en el transporte terrestre, la regulación de la inspección más bien represora que correctiva, contemplación de los llamados títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad, que la Administración es libre en el fondo de restringir o condicionar a las cortapisas, a la utilización de vehículos, aunque puedan reunir condiciones idóneas, desde la competencia de la empresa pública con la privada a las formas de adjudicación de los servicios, pasando en ocasiones de lo reglado a lo discrecional, de lo que la actuación reglamentaria pueda acabar convirtiendo en absolutamente arbitrario.

Calificamos este proyecto de estatalizador desde la contemplación de otros preceptos de esta ley como la regulación de los llamados transportes privados o turísticos, o los transportes urbanos, donde el Estado invade de hecho competencias municipales o autonómicas, poniendo en riesgo, en no pocos pasajes, los preceptos y principios de economía social de mercado que nuestra Constitución contempla fundamentalmente en dos artículos capitales, el artículo 38, que versa sobre la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado, y el artículo 118, que exige rango de ley para reservar al sector público servicios esenciales.

Frente a estos preceptos constitucionales se contemplan en el proyecto de ley artículos como el 42, regulador de las condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional; el 43 ó 44, con requisitos de honorabilidad; el 49, con proclamación del principio de la libre concurrencia de la oferta del transporte, o el 51, que invoca causas de restricción o limitación determinadas legalmente por citar algunas, o la disposición adicional primera por la que se crea la Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera.

Hay normas en este proyecto que si no colisionan frontalmente con aquellos principios constitucionales pueden crear un clima propicio para cercenar o recortar la liber-

tad de empresa o la economía de mercado en la que la iniciativa pública tiene un carácter excepcional, al amparo del principio implícito y claro en nuestra Constitución, según el cual la inversión privada es el motor fundamental capaz de conseguir niveles de desarrollo económico, generadores de empleo y de un mejor nivel de vida por la vía de la correcta asignación de recursos, y ese principio de subsidiariedad está presente en aquellos casos en los que la actividad privada no invierta, bien por la exigencia de un largo plazo en la dureza de la inversión o por la obtención de rentabilidad o de alto riesgo, etcétera, en cuyo caso los poderes públicos deben actuar conjuntamente con el sector privado.

En segundo término, hace alarde el proyecto de un desconocimiento virtual de los perfiles de instituciones jurídicas bien conocidas, como la concesión de servicios públicos; la fórmula de cesión de los servicios o la definición de infracciones y sanciones contenidas en el título quinto del proyecto de ley.

Quiero finalmente recalcar no sólo la vocación de reglamento que impregna este proyecto de ley, por su obsesión por el detalle y el casuismo, remitiéndonos, no obstante, por 67 veces a un futuro reglamento, convirtiéndola en una pura norma de reenvío, sino que además se legalizan preceptos que solamente deben ser materia reservada de ley por su condición de cambiantes, mudantes y coyunturales.

En otro orden de ideas, pero en la misma línea de análisis jurídico político en el que sin duda abundará algún otro Grupo de la oposición, el proyecto no configura claramente competencias entre el Estado y las comunidades autónomas en materia de transportes y en particular en materia de transportes por carretera, completándose con un sistema de delegación de facultades a las comunidades autónomas, vía ley orgánica, en la que se contemplan supuestos que utilizan un mecanismo de delegación, siendo así que se ha configurado un Estado de autonomías con competencia en materia de transporte y mal se puede delegar lo que se ha atribuido o aquello que ya se ha delegado con anterioridad.

Para terminar, y ya en una crítica exterior que el proyecto merece, denunciemos un pésimo lenguaje, una sintaxis incorrecta, términos imprecisos, corrección rudimentaria, desconocimiento de sinónimos, siendo 35 las frases que utilizan la expresión «no obstante», y 15 las veces que se utiliza impropriamente la de «como regla general».

Finalmente, al contemplar el artículo 175, la Renfe, cuya estructura y perfil arranca en 1941 y contempla los estatutos de 1962 y 1964, tendrá la consideración de sociedad estatal de la clase prevista en el apartado b) del artículo 6.1, de la Ley General Presupuestaria, al calificarla como entidad de Derecho Público con personalidad jurídica que por ley hayan de ajustar sus actividades al ordenamiento jurídico privado, por lo que cualquier cambio podría significar un riesgo en una empresa en la que como Renfe sitúa su costo a la colectividad en 200.000 millones de pesetas, para sólo apuntar en su haber el diez o el quince por ciento de los tráfico, por lo que sería de-

seable que el contrato-programa, verdadero código de actuación de Renfe, venga al Parlamento para su aprobación y se establezcan mecanismos de seguimiento del mismo.

En resumen, el proyecto debe ser devuelto al Gobierno, en entendimiento de la Agrupación de Senadores del Partido Demócrata Popular, por su marcado intervencionismo —ya se repitió anteriormente por el compañero del Grupo Liberal—, por los principios estatizadores que lo inspiran, por su carácter reglamentista, por la deficiencia técnica-jurídica y la falta de respeto a las competencias de las comunidades autónomas, incluso, por su muy velada adaptación a los principios contenidos y proclamados en nuestra Constitución. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias, Senador García Royo.

Para un turno en contra a estos dos vetos tiene la palabra el señor Galán Cano.

El señor GALÁN CANO: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, después del largo recorrido de elaboración que lleva esta ley, pues, como se ha dicho con anterioridad, ha sido debatida por dos veces en el Congreso y exhaustivamente trabajada, tanto en Ponencia como en Comisión, en el Senado, sorprende un poco que se mantengan todavía algunos vetos como los que hemos escuchado, ya que si analizamos la realidad de los mismos, vemos que más que diferenciarse con respecto al fondo del dictamen de la Comisión —que, supongo, habrán leído los Senadores— lo que establecen son una serie de diferencias parciales, algunos Senadores, como el señor Luna, no se recatan en decir que su diferencia está en las disposiciones adicionales y transitorias y otros hacen algunas referencias generales sobre el texto que ahora comentaremos.

Nos parece que no sólo son rechazables los vetos por su contenido, que ahora argumentaremos, sino porque ni siquiera difieren en el fondo de las cuestiones y de los objetivos de esta ley.

Señorías, la Ley de ordenación del transporte tiene un reconocimiento casi unánime en este momento por parte de los diferentes sectores sociales que han participado en su elaboración, haciendo llegar sus sugerencias por los más diversos cauces en una ley que ha tenido un largo y constructivo proceso de elaboración, en el que se ha buscado el consenso en todo aquello que no entrara en contradicción con los principios inspiradores de que nos dotáramos de una norma que estableciera un sistema común de transportes para todo el Estado, que no rompiera la unidad de mercado de acuerdo con el artículo 139 de la Constitución, que se basara para funcionar adecuadamente en una autorregulación por las fuerzas sociales que en él participan y que se sustentara en un amplio consenso social, que supone una garantía adicional sobre la eficacia posterior de esta ley. Si a esto añadimos las valoraciones positivas que hacen sobre la globalidad de la ley tanto la Comisión de la Comunidad Económica Europea

como asociaciones u organizaciones profesionales, llegamos a la conclusión de que estamos ante un proyecto enormemente positivo, que viene en un momento oportuno para el sector de los transportes y que aportará nuevos elementos al desarrollo de la economía del país. Por eso trataré de responder a algunos conceptos que se han vertido en la defensa de los vetos, que no pasan de ser pequeñas diferencias, como se demostró en el trabajo de Ponencia y Comisión, por mucho que sus defensores lo quieran convertir en grandes temas de Estado.

En efecto, dichas propuestas de veto señalan que la nueva ley del transporte terrestre se muestra contradictoria con el principio liberalizador de su declaración de principios y tendiendo a un intervencionismo acusado que tendría como algunas de sus más claras manifestaciones el hecho de que la administración del transporte parece que ha de autorizar todo en sus más mínimos detalles, desconociendo el papel del mercado y de las empresas en no pocos aspectos importantes, invocando un interés público que, en ocasiones, parece poco compatible con el juego de las fuerzas económicas o, también, las implicaciones intervencionistas de la creación de ENATCAR, a la que se aplica el calificativo de posible embrión de futuras nacionalizaciones.

Pues bien, baste contestar que si bien lo ideal sería un sistema de transporte que se autorregulase por los mecanismos del mercado y que hiciera innecesaria la intervención de la Administración, también es cierto que como regla general en el funcionamiento del sector del transporte se dan circunstancias estructurales como, por ejemplo, la rigidez de la demanda, dado su carácter subordinado y derivado, que pueden hacer que el régimen de mercado resulte insuficiente y se provoque la necesidad, que en mayor o menor medida se da en todos los países del mundo, de un intervencionismo administrativo.

En consecuencia, debemos señalar que se ha partido de una concepción en la que lo ideal es un sistema que funcione adecuadamente mediante una autorregulación de las fuerzas sociales que en él participan, por lo que, en este sentido, la ley resulta marcadamente liberalizadora al prever y posibilitar la máxima autonomía de la actuación de las empresas y la reducción al mínimo de dicho intervencionismo. No obstante, también se tienen en cuenta las causas circunstanciales, coyunturales, anteriormente mencionadas, que hacen que dicha intervención pueda resultar imprescindible para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de transportes, si bien aquella únicamente —destaquemoslo— podrá producirse cuando se den los supuestos hechos concretos y tasados que se explicitan en el texto de la ley.

Así, pues, dentro de un planteamiento inicial basado en el ejercicio de la libre competencia, dentro de un marco legal perfectamente adaptado a los tiempos actuales, el papel de la Administración se reserva al elemental de hacer cumplir las reglas del juego y en los casos que sea preciso y únicamente en ellos, insistimos, configurar un ajuste sobre la oferta y la demanda del transporte, principio inexcusable para un adecuado y correcto funcionamiento del conjunto del sector. Creemos que puede decirse sin te-

mor a equivocarnos que la ley plantea potencialmente un sistema de ordenación liberalizador, ya que si bien es verdad que la Administración tiene armas para que si los problemas de funcionamiento del sistema de transportes anteriormente aludidos se producen pueda resolverlos, no es menos cierto que la ley posibilita reducir al mínimo el ámbito de actuación administrativa cuanto no se den aquellas disfunciones.

Por otra parte, incluso las medidas interventoras más intensas previstas, como son las de regulación de la oferta, encuentran su justificación en la necesidad de disponer de un mecanismo corrector que, dadas las características del sector, atomización y posible crecimiento desmesurado en situaciones especiales, puede ser conveniente utilizar. Conviene recordar que la contingentación ha sido y es una medida frecuente utilizada en países de economía tradicionalmente liberal.

Por último y por lo que el pretendido intervencionismo derivado de la creación ENATCAR se refiere, debemos señalar que lo que realmente ocurrirá será justamente lo contrario al reducirse considerablemente el número de concesiones en manos de las empresas ferroviarias públicas, debilitándose en consecuencia el protagonismo del sector público existente antes de la nueva ley. Por otra parte, el acceso de ENATCAR a la adjudicación de nuevas concesiones ha de producirse, en todo caso, a través de concurso público, en iguales condiciones que las empresas del sector privado y no con prerrogativas pretéritas que tenían RENFE y FEVE. Por tanto, existe una auténtica contradicción en la defensa de los vetos, en este aspecto. No estamos, señor Luna, por soluciones salomónicas en el problema de ENATCAR. No creemos que las soluciones salomónicas sean buenas. Creemos que las soluciones son precisamente las que se aportan en la ley y no estamos por el tomo revuelto que propugna el señor Luna y por el mejor postor en cuanto a la concesión de empresas, sino que estamos por regularlo, tal y como lo hace la ley, con los matices reales que hoy existen.

Por último, señorías, hay referencias a si la ley está mal hecha, a si es una ley que tiene mala sintaxis, a si es una ley que reitera algunas veces. En definitiva, se alude, también reiteradamente, en los vetos a si la ley podría estar mejor hecha jurídicamente o si es más o menos reglamentista. A la primera argumentación de la bondad o no de la redacción gramatical de la ley, si tendría que decir a los Senadores vetantes que en el largo proceso de Ponencia, donde alguno de los Senadores ya intervino, como el señor Luna, y en el largo proceso de la comisión, que podía incluso haberse prolongado más, puesto que no existía ningún trámite de urgencia, hubo ocasión de admitir o, de alguna manera, transaccionar del orden de casi 200 enmiendas de las 500 presentadas. Creo que éste es un dato que nos hace pensar hasta qué punto se ha hecho un trabajo de mejora de la ley, y lo que ahora no puede decirse aquí es que se podían haber mejorado más cosas, pero que nos las hemos guardado o que no hemos acudido a la Comisión a defenderlas. Con eso creo que queda perfectamente demostrado que esta ley se ha mejorado notablemente por el trabajo que se ha hecho en los trá-

mites de Ponencia y Comisión y creo que cuando llega al Pleno lo hace, en cierto modo, con la satisfacción de todos los grupos políticos en este aspecto de su redacción.

Como decía, para terminar, hay un aspecto que quizá interese resaltar y que también resaltan los vetos. En otro orden de cosas no podemos por menos que hacer una observación a la crítica infundada que a dicha ley se hace sobre que desconoce el papel de las empresas en no pocos aspectos importantes, ya que la nueva ley de transportes terrestres es un intento de acomodarse y responder adecuadamente a las necesidades actuales del transporte terrestre y viene a flexibilizar y potenciar el papel y la actuación de las empresas. No sólo no es que no se desconozcan sino que se refuerza considerablemente la posición de las mismas al encontrar un amplio campo de posibilidades en el que desarrollar su iniciativa y mejorar su funcionamiento. Medidas tales como la posibilidad general de utilizar vehículos arrendados; utilizar la colaboración de otros transportistas; modificar libremente, dentro de los límites establecidos, el funcionamiento de los servicios; poder realizar con los mismos vehículos todo tipo de servicios, tanto regulares como discrecionales; no subordinación apriorística a los intereses del transporte ferroviario; potenciación de las fórmulas asociativas, y muchas otras que podrían citarse, hacen que las empresas del transporte, dentro de las dificultades económicas del entorno social en el que han de desarrollar su función y de los problemas de toda índole con los que, como en cualquier otra actividad empresarial, hayan de enfrentarse, al menos dependan de sí mismas y no tropiecen con obstáculos artificiales e injustificados que frenen su actuación.

En definitiva, señor Presidente, señorías, estamos ante una ley que ordena un sector tremendamente complejo de nuestra sociedad y que ha contado con una gran participación de esta sociedad y de todos los grupos de la Cámara. Basta leer los informes de Ponencia y Comisión para ver que de 524 enmiendas han sido asumidas, de una u otra manera, el 40 por ciento. Luego, para nosotros, y es lo que queremos, el proyecto de ley, Senadores enmendantes, es ya de todos los grupos políticos de la Cámara. Pero si ustedes lo quisieran así, los socialistas estamos dispuestos a seguirlo defendiendo en esta Cámara, aunque pensamos que no debíamos ser los únicos.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias, Senador Galán.

Para la defensa de su propuesta de veto, correspondiente a la enmienda número 252, tiene la palabra el Senador Martí i Ferré, por el Grupo de Convergencia y Unión.

El señor MARTÍ I FERRE: Gracias, señor Presidente.

Señorías, yo hubiera deseado haber escuchado la presentación, por parte de algún miembro del Gobierno, de este proyecto de ley en la Cámara de representación territorial. Después de haberse estudiado dos veces en el Congreso, y puesto que la última vez que se presentó este proyecto por parte del Gobierno fue en noviembre del año pa-

sado, hubiera deseado, quizá de una manera optimista, que se cambiaran algunas expresiones que el Ministro de Transportes dijo en el Congreso de los Diputados. Allí, al presentar esta ley, el Ministro destacó dos conceptos fundamentales: que era un texto constitucional y que era fruto del diálogo entre todas las partes afectadas por el proyecto de ley de ordenación territorial de transportes.

Yo quisiera basar mi defensa de veto de devolución al Gobierno de este proyecto de ley precisamente en estas dos cuestiones, ya que hoy no han sido desmentidas. En cuanto a su constitucionalidad, señorías, a partir de la aprobación de nuestra Constitución en 1978, la distribución de competencias en materia de transporte, hecha en la propia Constitución y en el marco de los Estatutos de las comunidades autónomas, toma como base el criterio de la territorialidad. Eso quiere decir que los transportes terrestres, excepto los realizados por RENFE, que discurren íntegramente por el territorio de una Comunidad Autónoma se reconocen como de competencia exclusiva de esa Comunidad, y los que excedan de dicho territorio, como de competencia exclusiva del Estado. Y esto de una manera clara queda expresado en los artículos 148.1, epígrafe 5, de la Constitución, 149.1, epígrafe 20, de la Constitución, y, si me permiten, de una manera también expresa en el artículo 9.º, 15, del Estatuto de Autonomía de Cataluña.

Asimismo, este criterio de territorialidad hace también referencia al lugar de ubicación, se utiliza para asignar la competencia sobre centros de contratación y terminales de carga —concretamente también el artículo 9.º, 15, del Estatuto de Autonomía de Cataluña— y viene, además, remarcado todo lo que se refiere a actividades auxiliares y complementarias de los transportes, que no son de la Administración del Estado, sino de las comunidades autónomas.

Junto a este panorama competencial que resulta de la Constitución y de los Estatutos de autonomía respectivos de las comunidades autónomas, también hay que tener en cuenta aquellas competencias transferidas en la etapa preautonómica, como pueden ser, entre otras, las del Real Decreto 2115/78, de 26 de julio, que, en todo caso y en lo que pudiera exceder a las previsiones estatutarias, se han consolidado a favor de la Generalidad de Cataluña, en mérito a lo establecido en la disposición transitoria sexta, punto seis, del propio Estatuto.

Y aunque no sea necesario entrar aquí a indagar cuál es el verdadero significado de las expresiones que emplean la Constitución y los Estatutos de autonomía para repartir las competencias entre Estado y comunidades autónomas, queremos destacar que las competencias exclusivas entrañan la plenitud de potestades legislativa, reglamentaria y ejecutiva, incluida la inspección sobre la materia que recae. La constatación de que el artículo 149.1 de la Constitución, al establecer las competencias exclusivas del Estado sobre legislación básica, bases del régimen jurídico, bases y coordinación, coordinación general, etcétera, omite toda mención expresa a los transportes, nos hace pensar que el marco de ley que ahora se nos presenta en el Senado no es el adecuado, el que corres-

ponde a la Administración del Estado en este momento. La Ley fundamental ha puesto en manos del Estado los transportes internacionales, los intercomunitarios, los ferroviarios de carga de RENFE, sin perjuicio de las limitadas competencias ejecutivas asumidas por algunas Comunidades Autónomas, y el transporte marítimo, el marítimo supracomunitario, el aéreo en su integridad y toda la regulación mercantil del transporte; es decir, todo lo que en el transporte podría calificarse de alguna manera como de general o común la norma suprema ya lo ha situado en la esfera estatal, y eso, además, queda remarcado en la sentencia del Tribunal Constitucional 76/1983, fundamento 3, d), cuando dice que el constituyente ya ha tenido presente el principio de unidad —y también el de unidad de mercados, señor Galán—, y los intereses generales de la Nación, al fijar las competencias estatales y las autonómicas, motivo por el cual demandar más unidad en el sistema de transportes de la que se deduce de la Ley fundamental equivale a poner en entredicho a la propia Constitución.

En definitiva, la contemplación de los principios de la Constitución y la interpretación que de ellos ha hecho hasta ahora la jurisprudencia constitucional permiten sostener que en nuestro país se han arbitrado los mecanismos apropiados para vertebrar, en lo que haya de ser necesario, lo que usted pedía, señor Galán: un sistema común de transporte, pero sin eclipsar competencias de nadie.

¿Por qué, entonces, señorías, el ejecutivo nos presenta en este momento y en esta Cámara un proyecto de ley de organización territorial de transportes terrestres que vulnera en todos sus preceptos la legalidad constitucional vigente? ¿Cuál es la respuesta del ejecutivo, no digo la del Grupo Socialista, que no por conocida la caballería de sus ponentes en todo momento quiero hacer resaltar aquí desde la tribuna? Pero silencio total del ejecutivo cuando dice que está abierto al diálogo, y no hay tal diálogo. Cuando nosotros, ya en el año 1980, no estando el gobierno socialista en el poder, hicimos ya en el Congreso una propuesta con tal de poder solucionar toda aquella cuestión sobre leyes sectoriales; cuando en 1983, estando en el poder ya el gobierno socialista, al Ministro de Transportes se le manda una proforma de ley orgánica que pueda crear un órgano de negociación referente a competencias y delegaciones; cuando se hace desde el Parlamento de Cataluña una Ley sobre ordenación de transportes para que pueda ser pactada y se pueda establecer un bloque conjunto a nivel de Estado, ¿qué obtenemos del ejecutivo socialista? Silencio absoluto.

Nuestra meta política, señorías, ha sido y es el denominado principio de lealtad constitucional. Esta es la versión española del «Bundestreue» alemán o principio de fidelidad federal, que implica la obligación de todas las partes que integran el Estado de hacer que funcione el sistema creado con la cooperación y con la voluntad de todos. La respuesta la tenemos en el artículo 2.º de la Ley, un artículo 2.º que ha sido calificado concretamente en el número 18 de la revista del Ministerio de Transportes de que es un precepto que ha optado por endosar el aspecto del reparto competencial existente en materia de trans-

portes al Tribunal Constitucional, renunciando así a la responsabilidad política que corresponde al ejecutivo, con lo que no se consigue sino aumentar el grado de ingobernabilidad y de inseguridad jurídica.

Señorías, estamos convirtiendo al Tribunal Constitucional en la tercera Cámara de este país. Nos llama poderosamente la atención que, en un momento en que el Ministro de Administraciones Públicas, junto con los Gobiernos de las Comunidades Autónomas, está impulsando la creación de vías de diálogo entre el Estado y las mismas con tal de evitar el planteamiento de conflictos ante el Alto Tribunal, el responsable de Transportes se atreve a defender un proyecto cuya única posible viabilidad se basa precisamente en los conflictos constitucionales que habrán de ser interpuestos.

Señorías, la actitud del ejecutivo, cerrada a toda negociación o visión constructiva de conjunto, no sólo obstaculiza la consecución de una ordenación de los transportes, globalmente coparticipativa por el conjunto de poderes responsables de los mismos, sino que pone de manifiesto, una vez más, la total incomunicación entre los diversos componentes del ejecutivo central y los representantes del poder legislativo adscritos al Partido que les da soporte.

Nosotros, señorías, siguiendo con la misma tónica que iniciamos en 1980, en 1983 y en lo que llevamos de este mes intentando negociar, como hicimos en Comisión, presentamos una enmienda transaccional, hoy ya admitida a trámite como disposición adicional, que dice que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.º —éste que tanto defienden—, los preceptos de la presente ley se entienden sin perjuicio de las competencias reconocidas en favor de las Comunidades Autónomas. Y siguen cuatro puntos.

Señorías, nosotros esperábamos que este ofrecimiento hubiera podido ser aceptado hoy con la presencia del Ministro aquí. Sabemos que será difícil que esto pueda ser aceptado por parte del Grupo mayoritario, pero, de ser rechazado, sí quiero señalar que, como todos los componentes de esta Cámara, los componentes de nuestro Grupo también hemos prometido acatar la Constitución y creemos que este proyecto de ley es anticonstitucional. Por lo tanto, votaremos en contra del mismo.

Muchas gracias, señor Presidente; gracias, señorías.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Gracias, Senador Martí.

Para un turno en contra, me la palabra el Senador Galán.

El señor GALAN CANO: Gracias, señor Presidente.

Primero, quería explicarle, señor Martí i Ferré, la no presencia del Ministro, aunque no me corresponde a mí justificar realmente a ningún Ministro ni a ningún miembro del Gobierno. Creo que conoce él, como conozco yo y creo que conocemos los portavoces, dónde se encuentran el Ministro de Transportes y su Director General. Están en este momento en Marruecos en unas negociaciones que, supongo, no han podido retrasar. Por tanto, es un ele-

mento que se puede utilizar en el debate, pero todos conocemos las causas de por qué eso es así.

Realmente, todo el veto lo argumenta el señor Martí i Ferré con problemas constitucionales. Cuando usted habla de diálogo yo le puedo decir una cosa: dos no dialogan si uno no quiere. Yo tengo la sensación de que aquí las dos partes quieren dialogar, las dos partes están dialogando, y me consta que lo están haciendo, pero otra cosa es a qué niveles de acuerdo se está llegando. La verdad es que es difícil hablar en esta tribuna de acuerdos de diálogo, de que usted se ofrece al diálogo, que aparentemente hay una parte que está dispuesta a ofertarlo todo y otra que no escucha o no contesta. Yo podía en este momento desde la tribuna decir lo mismo, podía decir que el Estado, o el Gobierno, está ofreciendo todo en cuanto al diálogo, pero que hay una parte que no contesta o que, cuando hace la Ley de ordenación del transporte de viajeros de Cataluña, tampoco consulta o que, en todo caso, si ha consultado, lo ha hecho de la misma manera que ha podido consultar ahora el Gobierno con la Comunidad Autónoma de Cataluña. Por tanto, ¿cuál es el nivel de consulta del que hablamos cuando decimos que no hay diálogo?, ¿a qué nos estamos refiriendo cuando decimos que no hay diálogo, cuando tenemos datos palpables de que existe diálogo? Lo mismo que podíamos considerar que no hay información por parte del Gobierno del Estado cuando se hace la Ley de ordenación del transporte de viajeros de Cataluña, puede considerar la Comunidad de Cataluña que ahora no está suficientemente informada. Yo creo que está informada. Creo que, efectivamente, lo que ocurre es que hay unas divergencias competenciales. Señor Martí, se puede seguir viniendo aquí a la tribuna y decir que sí que estamos dispuestos a dialogar, pero con el recurso constitucional por delante. Pedimos el diálogo, pero el recurso ya está puesto. En este momento hay un cruce de recursos constitucionales, eso lo sabemos todos, y no es que la ley ni su artículo 2 en ningún momento estén llevando esta ley al Tribunal Constitucional, no; es que hay elementos, que son los que usted introdujo en la disposición adicional nueva en la Comisión, que son los elementos de diferencia y son por los cuales la Comunidad de Cataluña ha ejercido acciones en el Tribunal Constitucional. Hay también acciones del Estado ante el Tribunal Constitucional que, por cierto, son favorables a las tesis que mantiene esta ley. Por tanto, esa disposición adicional, de la que usted lee el preámbulo, pero de la que yo leo algunas de las partes, aunque luego se discutirá en su momento, lo que pide es que los tráficos internos, las prolongaciones de itinerarios o los itinerarios parciales, es decir, los itinerarios cortos, aunque se tenga la concesión larga, sean de competencia del territorio de una Comunidad Autónoma. Y pide usted que los servicios discrecionales, aunque tengan una concesión de ámbito nacional, pasen también a ser competencia de la Comunidad Autónoma; pide usted que las agencias de transporte, aunque tengan sucursales en otras Comunidades Autónomas o ejerzan lo que ejerzan, pasen a ser también competencia de la Comunidad Autónoma. Son elementos que hay que decir que discutiremos, pero que nosotros,

desde luego, no podemos estar dispuestos a admitir. Porque creo que ocurre otra cosa. Yo también le voy a leer algunos artículos constitucionales que creo que nos amparan y que debemos de tener en cuenta. El Grupo de Convergència i Unió dice que esta ley invade las competencias de las Comunidades Autónomas y que no se ha hecho con su participación.

Precisamente en este último aspecto nos consta que han sido numerosas las consultas y conversaciones mantenidas con las diferentes Administraciones para buscar soluciones a los diferentes problemas. De lo que no cabe duda, a la vista de la defensa del Senador Martí, es que para Convergència i Unió sí hay diferencias en el texto de la ley. Yo le voy a hacer algunas referencias constitucionales en las cuales seguro que está de acuerdo conmigo.

Supongo que estará de acuerdo conmigo en respetar escrupulosamente los artículos 148.1.5 y 149.1.21 de la Constitución; sobre organización territorial del Estado. Me imagino que también estará de acuerdo conmigo en lo acertado de la Constitución cuando en su artículo 138.23 dice: «Las diferencias entre los Estatutos de las distintas Comunidades Autónomas no podrán implicar en ningún caso privilegios económicos o sociales». Y también creo que lo estará con respecto al artículo 139, que habla de igualdad de derechos y obligaciones en cualquier parte del territorio del Estado y de la libertad de circulación y establecimiento de las personas en todo el territorio español. Y creo que sí está de acuerdo en el artículo 103 de la Constitución cuando dice: «La Administración pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho».

Por último, considero que también estará de acuerdo el Senador Martí i Ferré con el artículo 149.13 de la Constitución cuando considera competencia exclusiva del Estado las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Señor Presidente, señorías, creo que infringiríamos todos estos artículos de la Constitución si, como Convergència i Unió quiere, rompiéramos la unidad de mercado o el sistema común de transportes, si admitiéramos que negando el amparo a las autorizaciones de ámbito nacional las empresas no pudiesen hacer itinerarios parciales o prolongaciones de itinerarios, servicios discrecionales dentro de una Comunidad, y si no permitimos a las agencias de transportes que operen con sus sucursales de otras Comunidades libremente.

Señorías, el Grupo Socialista está convencido de que este proyecto de ley ya no es sólo de los socialistas, sino de los sectores sociales que han colaborado con él y de los grupos políticos que han ido aportando soluciones y mejorándolo; es un proyecto de todos, rigurosamente constitucional, que aporta verdaderas soluciones a un importante sector de la economía del Estado y, por tanto, nos oponemos rotundamente a los tres vetos, y especialmente a este del señor Martí i Ferré.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias.

Turno de portavoces. (*Pausa.*) Por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, tiene la palabra el Senador Gaminde.

El señor GAMINDE ALIX: Señor Presidente, señorías, nuestro Grupo tenía las ideas muy claras sobre la decisión que tomaría con respecto a los vetos presentados.

Yo quisiera decir que durante un largo rato las palabras del Senador Martí i Ferré me han creado un proceso tal vez de cambio mental; sin embargo, me voy a mantener en las primitivas ideas que yo, en representación de este Grupo, tengo.

Nuestro Grupo cree que ésta es una ley muy importante, una ley muy conflictiva, pero que tal vez, y sin que haya servido de precedente, ha sido enormemente consensuada, no solamente con los grupos de la oposición, sino incluso con las Comunidades Autónomas. Nos consta que durante la elaboración de esta ley, tanto en la anterior legislatura, en que no pudo llegar a fin, por las causas que todos conocemos, como en ésta, los Directores Generales del Ministerio de Transportes han tenido unos contactos continuos con los Directores Generales de las Comunidades Autónomas con competencias sobre esta cuestión.

Repito que ésta es una ley muy difícil, enormemente conflictiva, que va a dar, después de su aprobación, que sin duda va a tener lugar en el transcurso de este debate, lugar a que pueda ser tal vez una enorme fuente de beneficios para abogados y gentes de la curia, pero aun así queremos decir aquí que no vamos a apoyar ninguno de los vetos presentados, con lo cual no queremos decir que los vamos a votar en contra, pero sí, cuando menos, nos vamos a abstener.

Creemos que las cuestiones pendientes en esta ley, muchas de las cuales han sido sustanciadas en Comisión, primero fueron sustanciadas en el Congreso de los Diputados; segundo, en las diversas reuniones de la Comisión correspondiente hemos tenido por una vez la gran satisfacción de que algunas pequeñas enmiendas hayan sido aceptadas, y me refiero a esta ley, porque por lo que respecta a la ley derivada de ésta, a la ley orgánica, que era el título VII del proyecto de ley tal como se presentó en el Congreso de los Diputados por una vez, tal vez no sirva de precedente, y lo lamento, el Partido Socialista ha tenido un concepto de aceptar la realidad autonómica del Estado que no es corriente encontrar en otros momentos. Pero, sencillamente, para no prolongar mi intervención, en bien de la rapidez del debate, manifestamos que, a pesar de que ha habido cosas en la intervención del representante del Grupo de Convergència i Unió que ciertamente nos han afectado, vamos a seguir manteniendo nuestro criterio de que no vamos a apoyar ninguno de los vetos presentados y que únicamente y en el transcurso del debate de las enmiendas puntuales presentadas, apoyaremos a los Grupos que creamos tienen su razón en dichas enmiendas o votos particulares presentados.

Señor Presidente, muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias, señor Gaminde.

Por la Agrupación Liberal del Grupo Mixto, tiene la palabra el Senador Luna, por un tiempo de cinco minutos.

El señor DE LUNA AGUADO: Señor Presidente, señorías, realmente nosotros agradecemos a los Grupos Parlamentarios habernos permitido nuestra presencia en la Ponencia. Y estamos realmente satisfechos del esfuerzo que ha hecho la Ponencia, muy satisfechos, porque ha aceptado, ha asumido y ha llegado a transaccionar el cincuenta por ciento de nuestras enmiendas. Sin embargo, eso no significa una coincidencia en el resto, como dice el señor Galán, porque pretendemos defender el resto.

Estamos decepcionados, eso sí, por no haber podido llegar a una transaccional en cuanto a los aspectos que nosotros creemos que deforman esta ley en esas disposiciones complementarias, por no hablar de las transitorias. Estamos absolutamente de acuerdo con lo expuesto por el portavoz de Convergència i Unió sobre que el diálogo es, evidentemente, necesario. Por eso no vamos a perder la esperanza de que en este Pleno podamos alcanzar un grado más de liberalización y de perfección de esta ley; es decir, que, por lo menos, alguna enmienda se apruebe, y que se dé respuesta a esa pregunta a la que no se me ha contestado: ¿A qué puede aspirar cualquier transportista español en este momento? Porque si es una ley liberal, podrá aspirar a algo. A esa pregunta es a la que yo quiero contestación. En este momento, ¿qué les van a decir ustedes a los transportistas? Hacemos una ley liberal, van a tener ustedes acceso al mercado, y todo lo que estaba administrando RENFE y FEVE se lo vamos a dar. ¿Eso es verdad? Espero su respuesta. Díganme, al menos, una línea internacional, algunas concesiones de servicios regulares de transportes o, si quieren ustedes, alguna reiteración de itinerario. (*El señor Presidente ocupa la Presidencia.*)

Pero me parece que por ahí no va el camino. Todo está atado y bien atado, pero precisamente lo está por las disposiciones adicionales y transitorias. Por eso tendremos que insistir, y a lo largo de este debate vamos a tener que insistir exhaustivamente cada vez que se nos conceda la palabra.

Señorías, quiero precisarle al señor Gaminde que sobre lo de ley consensuada... Por favor, será que se ha tramitado a través de las Comunidades Autónomas. Porque si ha habido algún consenso es precisamente con los transportistas a los cuales se beneficie, pero con el resto del sector no. ¿Cómo va a querer el resto del sector una ley que no es liberal con la que ellos no se pueden beneficiar? ¡De ninguna forma!

En cuanto a mejorar la oferta del transporte, algo se mejora, pero es insuficiente por las restricciones que hay de liberalización. Me ha agradado mucho la coincidencia que ha habido con la postura del portavoz del PDP y nuestra postura. En muchos aspectos en los que se considera que el proyecto no está lo suficientemente perfeccionado se ha hecho algo, pero todavía es insuficiente, hay que hacer más. Nosotros, como Senadores, tenemos la obligación de hacer las cosas bien. ¿Por qué no las vamos a hacer bien? Se pueden hacer bien. No nos pongamos tan ner-

viosos haciendo las cosas a toda velocidad, con toda urgencia, a toda prisa las discusiones en unas sesiones maratónicas en donde el mérito corresponde, por supuesto, a los que hemos podido pasar este maratón. Hemos llegado a la meta, pero destrozados; queremos seguir luchando todavía; vamos a seguir corriendo.

El que la Administración tiene armas para intervenir es, desde luego, provocar a los liberales, porque con lo de que la Administración tenga armas para intervenir en un sector en el que consideramos que no debe haber ninguna intervención, ¿a dónde llegamos? ¿La contingentación? Sí, eso sí. En Europa sigue la contingentación, pero el transporte en la Europa comunitaria va encaminado indudablemente —y es importante decirlo— a la liberalización.

Habla del río revuelto y de la ganancia de pescadores. Yo quisiera contestar al señor Galán respecto a lo de revuelto, porque no le demos vueltas: aquí la tarta es lo que no se reparte, y como hay una tarta que no se reparte, evidentemente no podemos estar conformes. ¿Cuándo se va a liberalizar? No lo sabemos.

Vamos a dar respuesta entonces a la regulación de la oferta. Se nos dice que habrá regulación suficiente. De regulaciones, nada. En Estados Unidos y en Inglaterra se ha liberalizado. ¿Y cuáles son las consecuencias de esa liberalización? Han bajado las tarifas de forma espectacular. En Inglaterra hay servicios que han multiplicado por cuatro los tráfico. Pregunten ustedes a los ingleses si están contentos o no con las nuevas tarifas, con los nuevos servicios, la calidad, etcétera.

Hay otro aspecto de la liberalización muy importante para una economía como la nuestra, totalmente débil. En Inglaterra ha supuesto 1,35 billones de pesetas el año pasado. Aquí se han beneficiado accionistas modestos, que han pasado de cinco a nueve millones. En Francia, donde también se ha hecho, se ha pasado de 1,5 a 6 billones por la reprivatización.

En el transporte por carretera, desde luego, no es necesaria para nada la subsidiariedad del Estado. La iniciativa privada es absolutamente suficiente. ¿En qué nos puede afectar esto? Si lo hiciéramos en otros muchos campos —y ésta es una Cámara de debate público y tenemos que tratar estos temas—, contribuiríamos al objetivo del PSOE. Les voy a explicar a ustedes cómo. Muy fácil: ¿adónde nos lleva nuestro endeudamiento actual, que el año pasado ascendía a 1,7 y el déficit público, que actualmente equivale a 4,5 veces el producto interior bruto? Nos llevaría a reducir la presión fiscal, a aumentar el ahorro, a permitir la creación de puestos de trabajo y cumplir con el objetivo del Partido Socialista, que todavía no ha cumplido. Pero es que no quiere cumplirlo, porque no da ningún paso para poder hacerlo.

Lo sentimos mucho, pero estas intervenciones van a suponer un debate de fondo, porque nos tenemos que distinguir necesariamente en el tratamiento político de una cosa que nosotros creemos —creemos, simplemente— que está mal hecha y pensamos que no contribuye para nada el que la Administración tenga armas para intervenir. Como nosotros somos liberales y no estamos de acuerdo,

les especificamos que nuestros votos serán a favor del veto. Todo ello en defensa del artículo 38 de la Constitución que precisamente ha recordado el señor Galán. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Luna.

Por la Agrupación del PDP, tiene la palabra el señor García Rojo.

El señor GARCÍA ROYO: Señor Presidente, señorías, voy a contestar al señor Galán, hombre cuya humanidad me ha ganado, por cuanto en Comisión ha estado siempre con la mejor disposición para nuestras pretensiones que, formalizadas por vía de enmienda, ha intentado estudiar para inclusive admitir alguna. Desde aquí mis saludos, señor Galán, porque es la primera vez quizá que en una Comisión he encontrado gran comprensión por parte del portavoz Socialista, en un diálogo que ha sido a veces inagotable, pese a ser largo y tendido. Muchas gracias, señor Galán.

Ello no evita que mantenga el veto y que en su condición de portavoz no haya entrado en los cuatro motivos que yo indicaba en el veto que amparaba mi enmienda número 18. No me ha dicho nada sobre si estatización sí o estatización no. No me ha dicho nada sobre si una ley de bases hubiera sido mucho más conveniente que una ley reglamentarista, como ha sido ésta. No me ha dicho nada sobre el exceso de intervencionismo, que colisiona —yo no diré nunca que sea inconstitucional— posiblemente con la Constitución y sobre si con la aplicación de esa ley van a surgir graves dificultades. No me ha dicho nada sobre la pésima técnica jurídica, que, como sabe la Comisión, en su momento se pretendió subsanar.

Me resta lamentar una vez más algo de lo que rogaré al señor Presidente que tome nota por ese celo que tanto tiene por el mejor funcionamiento de la Cámara. Me refiero al caso concreto de que el Grupo Liberal tuvo la oportunidad de contar con un representante en la Ponencia. Nosotros, en cambio, habiendo presentado un veto y varias enmiendas, que posiblemente en aquel momento se hubieran retirado —posiblemente—, no hemos tenido la oportunidad, pese a ser Agrupación, de tener siquiera una persona presente en la Ponencia.

Por lo demás, como no ha dicho nada rebatiendo nuestro veto, vamos a insistir en su contenido y en su intención devolutiva.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: La Presidencia, señor García Rojo, tomará nota, pero no puede hacer milagros.

El señor GARCÍA ROYO: Señor Presidente, artículo 65.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra, el señor portavoz del Grupo Mixto.

El señor DORREGO GONZALEZ: Señor Presidente, señorías, nuestro Grupo no ha presentado veto a este proyecto de ley porque en el Congreso presentó una enmien-

da a la totalidad con texto alternativo, que no fue aceptada por el Grupo mayoritario. Entonces, al repetir el texto alternativo, que sería la única manera de haber presentado el veto en esta Cámara, no parecía razonable, así como tampoco plantearlo.

Somos conscientes de la dificultad que tiene la Ley de Transportes Terrestres; con una normativa, en algunos casos, de hace más de un siglo, como se ha dicho aquí, y con otra de los años 1947 y 1949, con normas básicas, después desarrollada por múltiples normas de rango secundario, era prácticamente imposible cumplir la legislación que estaba establecida. Si a esto unimos que el sector del transporte estaba dividido en varios Ministerios, cada uno tenía competencia en uno de ellos, las tarifas se fijaban en muchos casos, no por necesidades reales del sector, sino por presiones de los subsectores, realmente el galimatías, por decirlo de alguna manera, que existía en toda la legislación sobre el transporte, nos llevaba a todos al convencimiento de que no se cumplía nada.

Fue necesario llegar a 1977 para, con la creación del Ministerio de Transportes, intentar poner un poco de orden en este estado de cosas. En los años 1978 y 1979 se hizo un estudio serio, en el cual se definía una política del transporte, en un libro blanco, publicado alrededor de 1980, que pasó por las Cortes Generales, pero esta política la estamos desarrollando ahora, a los siete años de haberse definido.

La Ley que en este momento estamos discutiendo creemos que es fundamental, porque quizá sea el transporte terrestre uno de los pilares básicos y fundamentales de cualquier régimen económico. Indiscutiblemente es necesario que esta regulación se ponga en marcha. Es por ello por lo que nosotros, en lugar de defender en este momento una enmienda de veto, hemos intentado mejorar el proyecto a través de enmiendas parciales (algunas con buena fortuna, la mayor parte, o muchas de ellas, con menos fortuna) tratando de modificar aquello de lo que éramos capaces.

Así hemos llegado al momento actual. ¿Nos satisface en este momento el proyecto de ley? Tenemos que decir que no; y no nos satisface si tenemos en cuenta que la Ley del Transporte la podemos pivotar en tres puntos: En el primero, el factor de motor o pilar económico que tiene el transporte; en el segundo, si garantiza los derechos de los transportistas y en el tercero, si garantiza los derechos de los usuarios. Creemos que en ninguno de los tres casos logra este objetivo.

En primer lugar, vamos a analizar el problema de los usuarios. Los usuarios se citan explícitamente en la exposición de motivos y se les hace un canto. Después, en la parte dispositiva de la ley, prácticamente no intervienen en nada: ni en los órganos consultivos, ni en la determinación de tarifas, ni en la creación de nuevas líneas; en definitiva, poco o nada intervienen los usuarios. A nosotros nos hubiera gustado —y así lo decimos en nuestro texto alternativo— que intervinieran más. Es verdad que en algunas enmiendas parciales aceptadas se les da una mayor participación, pero creemos que es mínima.

En segundo lugar, tenemos el problema de los trans-

portistas. Realmente, ¿se garantiza esa libre competencia que se menciona en la exposición de motivos? Estudiemos simplemente el artículo 4.º, punto 4. Se dice que habrá una libertad de concurrencia en el mercado y de gestión empresarial, pero en el punto 4 se afirma que únicamente podrá ser limitado por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios, y esas condiciones se dejan en manos de la Administración. Nosotros proponíamos en ese punto, que nos parece fundamental, que debería decirse que esta última limitación sólo podría ser establecida por razones de utilidad pública o de interés social, con sujeción al procedimiento que las leyes establezcan. Realmente, éstos son los problemas fundamentales que tiene esta ley.

Primero, es una ley intervencionista, a pesar de que quiere no parecerlo. Segundo, es una ley que aquí se ha calificado de reglamentista, y efectivamente en muchos puntos lo es, pero también es una ley que, insistiendo en puntos concretos y muy puntuales —perdón por la redundancia—, deja otros principios constitucionales importantes al posible reglamento posterior o en manos de la Administración. Creemos que éste no es el camino para hacer una buena ley de transportes terrestres.

Finalmente, no vamos a entrar —porque ya se ha dicho hasta la saciedad— en el problema que plantea la ley en relación con la creación de la Empresa Nacional de Transportes Terrestres (ENATCAR). Lo discutiremos posiblemente en las disposiciones adicionales y transitorias, pero indiscutiblemente no hay duda de que en algunos casos esta ley está legitimando, pudiéramos decir, una serie de actuaciones anteriores que partieron desde la no legalidad, no diremos desde la ilegalidad. Se ha hablado aquí del Consejo de Estado y de toda una serie de problemas sobre ello, y esta ley los va a legitimar. Nosotros somos partidarios del respeto a los derechos adquiridos, somos partidarios de la libre concurrencia en el mercado, somos partidarios de la creación de una Empresa Nacional de Turismo como empresa, diríamos, como modelo o de referencia pero, indiscutiblemente, lo que no queremos es que a esa empresa nacional vuelva a pasarle lo que tantas veces ocurrió con las empresas adquiridas por RENFE y FEVE.

Es por todas estas razones del intervencionismo, del excesivo reglamentarismo en unos casos y dejar el reglamento los problemas fundamentales, por —a nuestro juicio— no respetar las garantías jurídicas de los transportistas y por la poca participación de los usuarios, por lo que nosotros nos oponemos a la presente ley.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Dorrego. Tiene la palabra el señor portavoz de Convergencia y Unión.

El señor MARTI I FERRE: Gracias, señor Presidente.

Señorías, creo que no es mi intención ni la del ponente socialista, Senador Galán, que midamos nuestras espadas en interpretaciones de la Constitución aquí y más en un

momento en el que él ya ha prejuzgado ciertas actitudes de recurrir este proyecto de ley, si es que llega a ser ley.

Supongo que estaremos de acuerdo en tres cuestiones, señor Galán. Una primera sería la de la interpretación del artículo 149.1 de la Constitución cuando establece las competencias exclusivas del Estado sobre legislación básica de régimen jurídico, bases y coordinación, coordinación general, y omite la mención expresa de los transportes. Esto está claro. Esto significa —y supongo que también estaremos de acuerdo— que estamos ante una ley sectorial o ley horizontal, como quiera llamarse. Supongo que también estaremos de acuerdo en que tanto el Ejecutivo como el Legislativo lo que tienen que procurar es la gobernabilidad del país. A partir de aquí supongo que los principios de acuerdo van a ser más difíciles, porque ¿qué hace el Gobierno socialista al presentar en la Cámara el proyecto de ley de Ordenación de Transportes Terrestres? Hay un artículo 2.º en el que elude cualquier gobernabilidad, lo deja todo en manos de un tercero y no entra en competencias. Y no son palabras mías. Son palabras de uno de los autores de la ley, Adolfo Barrio Mozo —creo que ustedes le conocen más que yo—, que en el número 18 de la revista que hace referencia a la ley de Transportes escribe sobre el artículo 2.º: «Por tanto, el único efecto armonizador que podrá originarse de la ley será por la vía de la subsidiariedad, en cuanto por la pura voluntad de las Comunidades Autónomas éstas no ejerzan su potestad legislativa. La renuncia por parte del proyecto, por llamativo que pueda parecer, a efectuar determinaciones detalladas de las zonas de competencia de las diversas Administraciones Públicas, las normas de la ley, se aplicarán en función de la distribución de competencias establecidas en la Constitución y en los Estatutos de autonomía y a tenor del criterio interpretativo que en los puntos conflictivos siente el Tribunal Constitucional».

O sea, que a partir de este momento cualquier punto conflictivo, al no haber competencias claras —en ningún momento se habla de Administración del Estado, sino de Administración, en ningún momento se habla de transportes intercomunitarios o intracomunitarios—, cualquier interpretación de cualquier artículo de los 187 que tiene el proyecto de ley puede ir al Tribunal Constitucional.

Nosotros, señorías, no estamos por la gobernabilidad del Estado. Estamos por salir al paso de un tema candente que tenemos entre manos y muy aprisa, por cierto. Yo lamento que no esté aquí hoy el Ministro. La prisa nos la ha puesto el propio Ministro. Nosotros creíamos que esta ley quedaba para septiembre, pero ha tenido que ser en julio y en un Pleno habilitado expresamente para este tema.

Aparte de estos temas, creo que nuestro Grupo, al presentar 158 enmiendas al proyecto de ley, lo que hace es deducir claramente que a nuestro entender la regulación material de los transportes terrestres que propone el proyecto no procura la adaptación de los mismos a la realidad socioeconómica de nuestro país. No atemperamos sólo cuestiones de tipo autonómico, sino también de fondo, señorías, como veremos al discutir nuestras enmien-

das. Se limita únicamente a adicionar a la actual regulación, basada en una ley de 1947, toda la casuística surgida a lo largo de estos cuarenta años.

Así no es de extrañar que el proyecto aborde la regulación de los transportes de viajeros y de mercancías conjuntamente, sin tener en cuenta su diversa naturaleza. Con una técnica que, en la actualidad, sólo siguen los países del denominado tercer mundo, se propone una regulación que no tiene en cuenta el diferente grado de intervención administrativa que requieren los transportes de viajeros, llamados a garantizar a los ciudadanos su derecho al desplazamiento, y los de mercancías, cuya situación en la cadena de intercambio requiera unas determinadas cotas de liberalización y comercialización que les sitúe en el lugar que les corresponde en el mercado interior y les permita acometer nuestra integración europea con las garantías de éxito.

Esta falta de modernidad y de adaptación de nuestros transportes al marco social y económico actual se hace patente también en la visión apresurada (el Libro Blanco es posterior al inicio de este proyecto de ley, creo recordar) que informa el Título relativo al transporte ferroviario. (*El señor Vicepresidente, Rodríguez Pardo, ocupa la Presidencia.*) Y lo que es más grave, de forma unilateral, sin haber tenido en cuenta los intereses de las Comunidades Autónomas al respecto, se condena al ferrocarril a seguir en la situación de aislamiento y atraso histórico que ha caracterizado la Red de los Ferrocarriles Españoles. Me estoy refiriendo, señorías, al artículo 154.

Si en el año 1844 se tomó la decisión de implantar al ancho de los seis pies castellanos, con los problemas que ello ha acarreado para nuestro sistema de transportes, ahora se nos propone que, una vez más, perdamos el tren de la historia imposibilitando la integración de nuestro país al sistema ferroviario europeo, en lo que se refiere a los trenes de gran velocidad.

Por todo ello, señorías, nuestro Grupo Parlamentario mantiene el veto a la totalidad, propone la devolución al Gobierno del proyecto de ley, y creemos que en su tramitación los órganos de cooperación entre las Administraciones Central y Autonómicas puedan proceder coparticipadamente a elaborar un proyecto de ley que sustituya al enmendado y que sea mejor para todo el Estado español.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias, Senador Martí i Ferré.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el Senador Cámara.

El señor CAMARA EGUINO: Señor Presidente, señorías, subo a esta tribuna para fijar, en nombre de Alianza Popular, la posición de nuestro Grupo en relación con los vetos formulados en esta Cámara al proyecto de ley de Ordenación del Transporte Terrestre y, en definitiva, a su sanción.

Nos encontramos ante una ley complicada y técnica, que llegó del Congreso de los Diputados muy modificada con respecto a su texto original, y que, a pesar del proce-

so de redacción que tuvo, lento y difícil, no satisfacía prácticamente a nadie.

El proyecto de ley fue contestado y enmendado, tanto por los sindicatos, como por la patronal y usuarios e, incluso, por la Comunidad Económica Europea, que, con fecha 6 de noviembre de 1987, en dictamen 86/537 recordaba al Gobierno español la posible colisión frontal de esta ley con infinidad de directrices europeas, y en especial con la 83/572.

En el trámite de estudio de este proyecto en el Senado se presentaron más de 500 enmiendas, cifra muy elevada teniendo en cuenta que es Cámara de segunda lectura, dándose el caso curioso de que más de la mitad de las mismas fueron presentadas por el Partido Socialista. El Grupo Popular, en su afán de colaborar y perfeccionar la ley, presentó un número de enmiendas sensiblemente igual al del Partido Socialista, siéndole aceptadas o asumidas transaccionalmente prácticamente la mitad. A pesar de ello, nuestro Grupo, señorías, estima que no acaba de ser ésta la ley del transporte que este sector de nuestra economía necesita.

El mundo del transporte, verdadera espina dorsal de la economía del país, que representa más del 6 por ciento del producto interior bruto y que, empleando más de un millón de personas, mueve 200.000 toneladas por kilómetro y año, está necesitado de una ley de ordenación. Este vital sector, que consume un 20 por ciento de nuestra energía, necesita una ley amplia, progresista y moderna que ordenando de una vez por todas la totalidad del mundo del transporte, y no únicamente el de carretera, liberalizara el sector y obtuviera una razonable distribución de los diferentes modos del mismo. Pero esta oportunidad, esta ocasión única, señorías, quizá se pierda al primar una ideología obsoleta y partidista sobre los verdaderos problemas del transporte. Durante el transcurso de la discusión de la ley pudo observarse que, a medida que nos introducíamos en su contenido, el peso ideológico de la misma primaba sobre su contenido técnico.

Tras varios días de duras, pero correctas y cordiales discusiones del articulado, en las que normalmente encontrábamos una postura de elegante colaboración y atenta escucha a nuestros argumentos que pretendían cambiar algún artículo de la ley, se admitieron, incluso con sorpresa por nuestra parte, bastantes de nuestras enmiendas, técnicas en su mayoría.

Pero súbitamente, al comenzar la discusión de las disposiciones finales, adicionales y transitorias, encontramos una actitud de cerrazón en nuestros oponentes que no esperábamos. Habíamos llegado, señorías, a la parte ideológica pura de la ley. En ese momento el Partido Socialista, presionado, quizá por un sindicato con enorme influencia e intereses en el sector del transporte por carretera que explota RENFE, pierde, por una visión miope y partidista del problema, la oportunidad, única a nuestro juicio, de hacer la ley liberalizadora y progresista que todos esperábamos y la posibilidad de rejuvenecer nuestra legislación, volviendo a ordenar el sector con criterios obsoletos, estatalizadores y prepotentes que recuerdan a

tiempos pasados y que tan gratos parecen a ciertos sectores.

Es por todo lo anteriormente expuesto, señorías, de donde parte nuestra oposición a esta ley, tal y como está redactada. Porque no todo en esta ley es rechazable. Aspectos positivos haylos —como las meigas—, pero pocos, oscuros, lejanos y escondidos. Es por ello por lo que nuestro Grupo no presentó una enmienda a la totalidad, ni votará tampoco favorablemente los vetos formulados.

Entre los aspectos positivos de la ley cabría destacar los siguientes: es una ley oportuna y realista en el sentido de ser actualizadora, recogiendo aspectos del transporte no contemplados en la Ley de 1947, así como criterios pragmáticos para la determinación y revisión de las tarifas. Es una ley que moderniza, aunque con excesivas cautelas, conceptos claves e introduce una mejor y más racional utilización del material. Es una ley igualitaria de derechos entre ferrocarril y carretera, eliminando obsoletos privilegios ferroviarios e introduciendo el principio de igualdad de concurrencia entre ambos.

Con respecto al transportista, introduce varias mejoras destacables, como son la participación del mismo en el Comité Nacional de Transporte por Carretera, la regulación del acceso a la profesión, acatando la normativa de la Comunidad Económica Europea, y el reconocimiento de los derechos adquiridos mediante la convalidación del título habilitante.

Pero esto, por desgracia, no es todo en el haber y en el debe de esta ley. El fiel de la balanza se inclina menos hacia los aciertos que hacia los errores. Entre éstos cabe destacar los siguientes: Es una ley intervencionista y de amplísima discrecionalidad, con exceso de burocracia que llevará, con su calculada ambigüedad, a una inseguridad jurídica para el administrado. Es una ley incongruente, pues es deslegalizadora en unos aspectos y reglamentista en otros. Es una ley socialmente injusta con los actuales colaboradores de RENFE-FEVE, manteniendo, aunque sólo sea temporalmente, los privilegios de RENFE en carretera. Es una ley injusta económicamente, pues carga la tasa de uso de la infraestructura sobre el vehículo, y no sobre el carburante. Además, valora económicamente la posible transmisión de concesiones en función de su rentabilidad y no del lucro cesante, como sería de justicia.

Por último, y esto es lo más importante, señorías, crea innecesariamente una sociedad estatal de transporte por carretera, en la famosa ENATCAR, que consolida una situación anómala de efectos perturbadores, que distorsiona el sector y que, sin ninguna razón aparente, ya que la iniciativa privada puede cubrir más que sobradamente las necesidades de la demanda, viene a incidir en los viejos errores proteccionistas y nacionalizadores que de un régimen anterior de democracia, libertad y participación política se intentara eliminar. Digo régimen democrático anterior, y esta aclaración se la hago a las señorías de mi izquierda porque me refiero, por supuesto, a un régimen anterior al del 18 de julio de 1936, ya que el 24 de febrero del mismo año, don Niceto Alcalá Zamora, Presidente de la República, firmaba un decreto derogatorio de otro anterior de 19 de abril de 1934, reconociendo en el mismo

la mayoría de edad del transporte por carretera y liberándolo del yugo protector de RENFE. En este caso, señorías, se vuelve a lo mismo, pero actualizado y con distinto nombre.

Si en 1934 la empresa se llamaba Ferrocarriles y Autobuses Coordinados (FAC), en la actualidad se llama ENATCAR. Sus fines, sus objetivos y consecuencias son los mismos: la nacionalización encubierta, la distorsión del mercado y el mantenimiento de una situación atípica, como es la de ser el último reducto de la antes todopoderosa ATCAR, RENFE carretera, que en su día fue juez, parte y árbitro de todo el transporte español por carretera.

Por todo lo anteriormente expuesto, señorías, nuestro Grupo no va a votar a favor de los vetos, sino simplemente va a reiterar la defensa a un conjunto de enmiendas parciales que entendemos pueden mejorar sustancialmente el proyecto de ley, en razón a la urgencia y necesidad sentida por el transporte terrestre de una ordenación más racional, aunque no sea ésta la que hubiera y debiera haber sido.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias, Senador Cámara.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el Senador Galán.

El señor GALAN CANO: Muchas gracias, señor Presidente.

En mi turno de portavoces debo fijar la posición del Partido Socialista con respecto a los vetos que acabamos de debatir, pero me he encontrado en casi todas las intervenciones de los portavoces con que han sacado, podríamos decir, nuevas argumentaciones o nuevos temas del sombrero, han sacado nuevos conejos como si hubiera nuevas enmiendas y nuevas argumentaciones. No voy a poder en este tiempo dedicarme a contestar a todas las aparentes nuevas enmiendas que han aparecido en lo que era un turno de portavoces, pero sí haré un esfuerzo para ir contestando a todos los intervinientes.

Debo decir que hay posiciones parecidas con el Partido Nacionalista Vasco en cuanto a muchos aspectos de la ley, así lo ha reconocido su portavoz, y en la exposición del voto en contra de los vetos hemos explicado cuáles son los elementos de coincidencia. Entendemos también que hay otros elementos, de alguna manera competenciales, en los que hay divergencias y en los que se ha mantenido un diálogo abierto y un esfuerzo por llegar a esos acuerdos.

Quiero decir al señor Luna, portavoz de la Agrupación Liberal, Grupo Mixto, que a través de esas disposiciones complementarias le veo con un enorme deseo de discutir las en esta propuesta de veto de una manera meticulosa. Creo que no se puede hacer ahora; ya llegaremos a ellas y veremos qué es lo que se produce. Lo que sí digo, y sigo ratificándolo porque se ha referido a ello cuando ha hablado de ir al río revuelto, es que él revuelve todo el problema concesional. En cambio, en cuanto a las posiciones

de otros Grupos que se oponen a la creación de ENATCAR, para mí incomprensiblemente, como ocurre con el Grupo Popular en las condiciones que establece la ley, si están de acuerdo en que debe tratarse de diferente manera aquello que es diferente y aquello que trae concesiones que son anteriores a las leyes que se han mencionado de 1936. No son lo mismo esas situaciones que el señor Luna ha llamado ancestrales. En otros momentos las ha llamado históricas. Son muy diferentes a esas otras que, digámoslo claro, no son tales concesiones. La única concesión que tenían era de suministro de material para arrendar unos autocares. Las situaciones son diferentes y nosotros queremos tratarlas de diferente manera. Le decía antes que no queremos soluciones salomónicas en ningún momento. Se habla de prisas aquí por algunos portavoces. No me explico cómo se puede hablar de prisas cuando nos quedan aproximadamente diez días para cumplir el plazo reglamentario del trámite de esta ley en el Senado. Sabemos que son dos meses y que el día 25, aproximadamente, se cumplirán estos dos meses desde que esta ley entró en el Senado. La verdad es que cuando se argumentan prisas yo pienso en los tres días a lo largo de los cuales trabajó la Ponencia y si la Comisión no trabajó más fue porque los componentes de la misma tampoco quisieron que durara más tiempo. Cuando se habla de urgencia, perdónenme los portavoces que dicen esto, creo que aquí están utilizando un argumento y más bien una sensación propia, personal, que la realidad de los hechos respecto a lo que se ha traducido el debate de esta ley en el Senado.

Asimismo, por parte del señor Luna se esgrimen algunas argumentaciones y ejemplos de otros países. Nos habla de que se podía haber elaborado una ley general de todos los modos de transporte; nos da ejemplos de algún país, pero no nos pone, por ejemplo, la argumentación, de verdad, la francesa, ya que en Francia han elaborado una ley de todos los modos de transporte que no creo que él valore positivamente, como considero que casi nadie está valorando positivamente los resultados de esta ley.

Nuestra posición al hacer esta ley, es elaborar unas leyes que compondrán y regularán absolutamente, al final, todos los modos de transporte, y esa ha sido nuestra opción, respecto de la cual creo que también el portavoz del Grupo Popular manifestaba su discrepancia.

En cuanto a la intervención del representante de la Agrupación del PDP, le agradezco lo que ha llamado comprensión por parte de este portavoz. Creo que lo único que trataba era de cumplir, como todos los Grupos, que se pudiera mejorar la ley, y considero que lo he intentado, así como el resto de los portavoces de mi Grupo.

Creo haber respondido a lo que llama estatalización, pero lo voy a dejar para los últimos momentos de mi intervención porque cuando todo el mundo habla de estatalización al final acaba hablando de ENATCAR. En este punto le tengo que decir —y respondo de alguna manera a todas las acusaciones que hay en ese sentido— que la creación de ENATCAR lo que hace es precisamente restar importancia a lo que tenía controlado el sector público. Ahora bien, la propuesta de la ley es clarísima en el

sentido de que lo que era del Estado, de lo que es público, de lo que ejerce directamente RENFE o de las participaciones que tiene RENFE, todo eso debe seguir siendo sector público. Y no me explico cómo se puede uno escandalizar de una propuesta tan concreta como ésta. Y en lo que no ocurra así, lo que no gestiona directamente, lo que gestiona con entidades o con empresas colaboradoras decimos que son elementos liberalizables, que son concesiones que se pueden transferir. Y se pueden transferir ¿de qué manera? De la manera que se señala en las disposiciones complementarias, la adicional primera o la transitoria tercera. Cuando lleguemos a ellas las discutiremos, y he de señalar que yo no descarto todavía la posibilidad de que, a lo mejor, estemos mucho más de acuerdo de lo que piensan en este momento algunos de los portavoces.

Por parte del Grupo Mixto se ha hecho alusión a los usuarios, a que no se pone suficiente atención en el tema de los usuarios. Y he de decir a SS. SS. que toda la ley está presidida precisamente por los principios del usuario. Creo que toda la Ley trata de salvaguardar precisamente los intereses de los más, los intereses de todos los ciudadanos, en favor de unas minorías que, indudablemente, están en desacuerdo con esta ley, y cuando el señor Luna habla de eso, efectivamente, no habla del sector. Cuando él me dice: dígame cómo quedan los transportistas, yo le pregunto de qué transportista concreto habla. Porque aquí hay muchos grupos que se manifiestan de muy diferente manera en el sector, pero la mayoría de ellos se manifiesta a favor de esta ley, y entiendo que haya alguna minoría que no esté de acuerdo con esta ley. Por tanto, cuando hablamos de cómo queda un transportista habrá que decir cómo queda ese transportista de acuerdo con esta ley.

También quiero decirle que nosotros consideramos que precisamente en el artículo 4.º es donde están los componentes o principios fundamentales de esta ley y por eso nos ratificamos en ellos.

Con respecto a la posición que ha manifestado Convergencia y Unión tenemos que ratificarnos en la idea de que el artículo 2.º evita que se puedan generar conflictos competenciales en esta ley. Nuestra posición es que precisamente en el artículo 2.º se contempla una subsidiariedad de esta ley en cuanto a lo que no se haya legislado por las comunidades autónomas o por la Administración local. Pero son elementos de subsidiariedad y, por tanto, en ningún momento interfiere esta ley en las competencias legales que puedan tener, tanto por Estatuto como por la Constitución, las diferentes comunidades autónomas. Luego, señor Ferré, el artículo 2.º es precisamente, en nuestra opinión, el que garantiza la constitucionalidad de esta ley.

Aquí también me introduce un elemento nuevo, el del aislamiento por el ancho de vía. En el artículo 154 creo que los dos queremos decir lo mismo; creo que no hay diferencias. Precisamente en el artículo 154 esta ley garantiza que pueda haber normas que establezcan el que haya anchos de vía diferentes a los actuales, pero lógicamente se establece una norma —y cuando hablamos de normas no estamos hablando de norma única sino de normas—,

luego yo creo que ahí no debe haber diferencias y que no las habrá en su momento.

Por último, después de las confluencias y coincidencias que hay en este proyecto, así como de las alabanzas que ha hecho de él el Grupo Popular, la verdad es que me sorprende la rotundidad con que se manifiesta en alguna frase. Debe ser por esa corriente que hoy día existe en Alianza Popular de utilizar frases o adjetivos rimbombantes o muy sonoros, que parece que dicen algo de una manera trujante y que después, cuando se entra en el fondo de la cuestión, no existe tal oposición tajante. Por supuesto, las acusaciones de obsoleta, de partidista, de ideológica, me parecen absolutamente rechazables y no se compadecen absolutamente nada con este debate y con todo el que ha llevado en el Senado esta ley; creo que están dichas a humo de pajas y así las tomo. Además, señor Senador, en algunos aspectos nosotros sí defendemos en esta ley posiciones ideológicas, como lo han hecho ustedes o el resto de los grupos políticos. Claro que en algunos momentos hay posiciones ideológicas, pero yo le digo cuáles son las mías.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo) Senador Galán, no es momento de fijar las posiciones ideológicas.

El señor GALAN CANO: Termino, señor Presidente, iba a decir que mis posiciones ideológicas están precisamente en ese artículo 4.º, de fijación de los principios, que pueden leer todos los señores Senadores.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Gracias, Senador Galán.

Votamos, en primer lugar, al voto particular número 4, que se corresponde con la enmienda de veto número 19, de la Agrupación de Senadores del Partido Liberal.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 204; a favor, 18; en contra, 134; abstenciones, 52.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Queda rechazada.

Votamos seguidamente la propuesta de veto del voto particular número 1, que se corresponde con la enmienda número 18, de la Agrupación de Senadores del PDP, del Grupo Mixto.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 204; a favor, 18; en contra, 135; abstenciones, 51.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Queda rechazada esta propuesta de veto.

Pasamos a votar seguidamente la propuesta de veto que se corresponde con la enmienda número 252, del Grupo Parlamentario de Convergencia y Unión.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 207; a favor, 19; en contra, 137; abstenciones, 51.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Queda rechazada.

Entramos en el debate y votación de las enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos a la exposición de motivos, que solamente tiene enmiendas de este Grupo Parlamentario.

Para la defensa de sus enmiendas 52, 53, 54 y 55, tiene la palabra el Senador Gaminde, por cinco minutos.

El señor GAMINDE ALIX: Ante todo, quiero decir a la Presidencia que retiramos las enmiendas 53 y 54, manteniendo naturalmente las 52 y 55.

En la enmienda 52, y no voy a aburrir a la cámara leyendo el texto de la misma, puesto que es perfectamente conocida por todos los presentes, queremos evitar que exista una indeterminación de competencias. Creemos que el texto de nuestra enmienda clarifica perfectamente este aspecto, y la verdad es que no entendemos cómo no ha sido aceptada en Comisión. Esperamos que ahora sí lo sea.

Con respecto a la enmienda 55... (*Rumores.*)

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Silencio, señores Senadores, hay un Senador en el uso de la palabra.

Continúe, Senador Gaminde.

El señor GAMINDE ALIX: Gracias, señor Presidente. Creo que tengo una voz bastante potente a pesar del sonido de fondo de la Cámara.

Nuestra enmienda número 55 se refiere al párrafo 11 de la exposición de motivos y pretende suprimirlo en su totalidad. No tiene razón de ser el mantenimiento de este párrafo, dada la redacción del artículo 1.º, párrafo segundo, del proyecto de ley orgánica de delegación de facultades a las comunidades autónomas, que antes era objeto del título VII de esta ley. Al haber quedado desglosada de esta ley la ley orgánica como ley independiente, creemos que no es necesaria de ninguna manera la existencia de este párrafo. Por eso solicitamos su eliminación.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias, Senador Gaminde.

Para un turno en contra, tiene la palabra el Senador Galán.

El señor GALAN CANO: Muchas gracias, señor Presidente.

Le quería decir al Senador Gaminde que realmente, y aunque parezca paradójico por cómo se está sucediendo todo el debate, la verdad es que esta ley no trata de delimitar competencias, y creemos que precisamente por eso

no aceptaríamos esos párrafos y la aclaración resultaría innecesaria.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Muchas gracias, Senador Galán.

¿Turno de portavoces? (*Pausa.*)

Antes de entrar en la votación de esta exposición de motivos y de estas enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, para que conste en el «Diario de Sesiones» los servicios de la Cámara han detectado diversas incorrecciones en el léxico que, por tanto, se subsanan según voy a dar lectura ahora de las mismas. Son correcciones puramente gramaticales que no afectan al fondo.

En la exposición de motivos, párrafo 12, en las líneas segunda y tercera, la frase «tanto al transporte interurbano como en el urbano», debe decir «tanto al transporte interurbano como al urbano».

En el párrafo 14, línea decimocuarta, un punto y coma entre las palabras «regular» y «la no exigencia».

En el párrafo 15, línea 14, se suprime la coma que aparece entre «frecuencia» y «de expediciones». En el párrafo 15, línea 14, se suprime la palabra «una». Por último, en el párrafo 15, línea 13, la frase «En cuanto el transporte discrecional», ésta comienza un nuevo párrafo y por lo tanto debe ser separada de la anterior. Algunas de ellas, como digo, son incorrecciones derivadas de la propia publicación en el «Diario de Sesiones» y otras se vienen arrastrando desde el texto inicial del proyecto.

Con estas correcciones, por lo tanto, pasamos a votar, en primer lugar, las enmiendas números 52 y 55. ¿Se pueden agrupar, Senador Gaminde. (*Asentimiento.*) Las enmiendas números 52 y 55, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, ya que las números 53 y 54 han sido retiradas, se ponen a votación.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 199; a favor, 12; en contra, 179; abstenciones, ocho.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Quedan rechazadas estas dos enmiendas.

Votamos seguidamente la exposición de motivos, conforme al texto aprobado en el dictamen de la Comisión.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 197; a favor, 181; en contra, 11; abstenciones, cinco.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Pardo): Queda aprobada la exposición de motivos.

El Pleno se reanudará mañana, a las diez y media. Se suspende la sesión.

Eran las veintiuna horas y quince minutos.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961